ПОЛЯРНАЯ
БИБЛИОТЕКА

М.А.ДЬЯКОНОВ

ПУТЕШЕСТВИЯ В ПОЛЯРНЫЕ СТРАНЫ

ЛЕНИНГРАД - 1933

ИЗДАТЕЛЬСТВО
ВСЕСОЮЗНОГО АРКТИЧЕСКОГО ИНСТИТУТА

Возвратите книгу не позже указанного здесь срока

КГ
Д 93-Г

ГМ-299250 22-9-50 г. 5 тип. ВММ, з 1156

ПРОВЕРЕНО-65

ПОЛЯРНАЯ БИБЛИОТЕКА

М. А. ДЬЯКОНОВ

XI
Д-93

ПУТЕШЕСТВИЯ В ПОЛЯРНЫЕ СТРАНЫ

Второе дополненное издание
под редакцией ***В. Ю. ВИЗЕ***

1418. 59275

БИБЛИОТЕКА Ц. В. М. МУЗЕЯ

ЛЕНИНГРАД 1933

ИЗДАТЕЛЬСТВО
ВСЕСОЮЗНОГО АРКТИЧЕСКОГО ИНСТИТУТА

2-я Типография Транспечати НКПС, им. Лоханкова.
Ленинград, ул. Правды, 15.

ПРЕДИСЛОВИЕ

За последние годы во всем мире повысился интерес как к полярным исследованиям, так и к вопросам, связанным с этими исследованиями. Одновременно произошел перелом в самой технике исследований, приведший к коренному изменению методов, которыми стали пользоваться в этой области. Если Нансен положил начало новой эре, первым применив собачьи запряжки и легкие по своей конструкции сани, то Амундсен первый рискнул предпринять более или менее продолжительный полет надо льдами на аппарате тяжелее воздуха и тем самым открыл дорогу новым исследователям, завоевывающим полярные пустыни с воздуха. Многолетние полярные экспедиции отходят в вечность, и мы уже видели кратковременные перелеты через обширные ледяные пространства на мощных дирижаблях или аэропланах.

Империалистическая война помешала развитию и осуществлению ряда замыслов в обширной области исследования полярных и приполярных стран. Но вслед за ее окончанием снова резко выступили противоречия интересов различных государств в вопросах о «зоне влияния» и в полярных областях, и на пороге двадцатых годов нашего столетия не раз наблюдались осложнения, с полнейшей определенностью доказывавшие правильность того положения, что за историю человечества не было почти ни одной сколько-нибудь крупной полярной экспедиции, которая не преследовала бы экономических целей. Мы знаем о попытке Америки и Англии наложить руки на остров Врангеля, лежащий у северовосточных берегов Азии; нам известны конфликты, возникавшие из-за Земли Франца-Иосифа, которая отошла к СССР, ввиду нахождения ее в нашем полярном секторе. Мы понимаем, что не без борьбы признано за Норвегией право на Шпицберген; мы слышали о притязаниях Англии на самые

различные области в водах Южного Ледовитого океана и о норвежских исследованиях в той области, которая является теперь самой богатой по китоловному промыслу. Все это — лишь некоторые наугад выбранные нами моменты, и притом моменты, относящиеся к самому недавнему времени. Но стоит только отойти дальше вглубь веков, проанализировать внимательнее и подробнее создавшееся положение, и мы с еще большей ясностью увидим, что в сущности экономика, а не «страсть к чистой науке», побуждает мореплавателя-исследователя стремиться на далекий север или юг.

Начиная с самых древнейших времен, человечество ищет для себя более удобных, более безопасных и более обильных материальными благами областей. Все равно, где эти области находятся — на холодном севере, в умеренном поясе или под тропиками. С переходом к новому времени, с падением феодального строя, начинаются поиски новых рынков, рынков сбыта и рынков сырья. И прежде всего их ищут на востоке — стремятся к отысканию «кратчайших морских путей» в Индию, в Китай, в Японию. Как ни странно, но эти поиски южных государств, живущих под синими небесами и под лучами жгучего солнца, начинают производить на севере, среди льдов, среди густых полярных туманов, под серым, угрюмым и холодным полярным небом. Капиталистический способ производства, требующий расширения рынков, является движущей пружиной всех великих экспедиций.

Конечно, и теперь главнейшим двигателем экспедиций является экономика. Мир стал тесен, и империалисты, прежде всего устремляющиеся в те области и страны, которые легче поддаются эксплоатации, постепенно начали захватывать и негостеприимные и малодоступные приполярные и полярные страны, где тоже нашлась почва для развития тех или иных капиталистических предприятий. Вспомним, что торговые компании XVI—XVII вв. снаряжали на свой счет множество разных экспедиций, что исследование северных берегов Америки стало возможным только благодаря деятельности Гудзоновской компании, занимавшейся скупкой у туземцев мехов, что Русско-американская компания, столь плохо сумевшая удержать Аляску

в сфере русского влияния, сделала значительный вклад в историю изучения и исследования северозападных американских берегов.

С появлением новых технических возможностей улучшается и техника полярных экспедиций, развитие которой идет вперед небывалыми темпами. Со времени плавания Амундсена на корабле «Мод» (1918—1921) совершается несколько крупнейших полярных экспедиций. Сюда относятся две воздушные экспедиции того же Амундсена (1925 и 1926), полет к полюсу и обратно Р. Бэрда (1926), трансполярный перелет Уилкинса и Эйельсона (1928), несчастная экспедиция Нобиле на «Италии» (1928), экспедиция к южному полюсу Р. Бэрда (1929), полет цеппелина в полярные области летом 1931 г. Каждая из этих экспедиций могла бы послужить вехой на долгий и долгий ряд лет, каждая из них имеет право называться совершенно исключительной и достойной быть в числе самых знаменитых, самых славных в истории человечества. Но так быстр темп нашей жизни, так стремителен ныне стал бег времен, что все эти блестящие экспедиции совершаются на протяжении всего лишь пяти-семи лет! Одновременно и в нашем Союзе начинается энергичное исследование полярных областей, т. е. полярного сектора СССР. Организуются экспедиции на Землю Франца-Иосифа (1929, 1930 и 1931), систематически изучается Новая Земля (экспедиции 1921 — 1927), отправляются далекие многолетние экспедиции на остров Врангеля, на Ново-Сибирские острова, посылаются зимовщики на Землю Франца-Иосифа и на Северную Землю и устраивается ряд новых полярных станций (Новая Земля, Земля Франца-Иосифа, Северная Земля, Таймырский полуостров) для метеорологических, геомагнитных и других геофизических наблюдений и для систематической передачи их через радиостанции. Мы здесь умышленно пропускаем Карские экспедиции, во время которых до самого последнего времени не производилось научно-исследовательских работ. Наконец, организуется ряд спасательных экспедиций—знаменитый поход в 1928 г. «Красина», «Георгия Седова» и «Малыгина» на помощь итальянцам, потерпевшим крушение на «Италии», и на поиски пропавшего без вести Амундсена и его спутников. Вспомним,

что еще в 1920 г. советское правительство приглашало известного норвежского полярного исследователя, капитана О. Свердрупа, в качестве начальника экспедиции на ледоколе «Святогор» (ныне «Красин») для оказания помощи затертому во льдах в Карском море ледоколу «Соловей Будимирович» (теперь «Малыгин»). Проходит всего несколько лет, — и советские моряки и исследователи уже сами спешат на помощь другим.

Наконец, прошлый год—год, в которой праздновалось пятнадцатилетие советской власти—завершил целый огромный период упорной и длительной работы советских исследователей в Арктике походом «Сибирякова», прошедшего в одну летнюю навигацию от Архангельска до Петропавловска на Камчатке великим Северным морским путем.

Все это привело, как мы уже упоминали, к повышенному интересу к полярным исследованиям, и мы за последние шесть-семь лет видим целый поток книг, посвященных тому или иному вопросу полярных исследований, появившихся заграницей и у нас. Только последние три книги Амундсена вышли одновременно на четырнадцати языках! Экспедиция Нобиле описана в книгах нескольких десятков авторов. Походу «Красина» посвящены на десятке разных языков десятки книг. Судьба Андрэ, лишь недавно ставшая известной человечеству, уже описана чуть ли не на тридцати шести языках. Богатеет с каждым днем и наша полярная литература. За один прошлый (1932) год у нас вышло в свет несколько десятков различных названий, относящихся как к оригинальным трудам, так и к переводным. Но мы не видели еще ни одной русской книжки, которая сообщала бы, хотя бы в самом сжатом виде, о всех без исключения крупнейших полярных экспедициях, в том числе о всех главнейших русских и советских экспедициях.

Хотя ряд иностранных книг и книжек в значительной степени пополняет этот пробел, но обычно в них почти не упоминаются русские экспедиции. Поэтому мы поставили себе целью изложить на страницах нашей небольшой книжки, предлагаемой ныне вниманию читателя, историю всех главнейших полярных экспедиций, отводя должное место русским и нынешним советским полярным экспедициям, которые тщательно про-

думываются и умело осуществляются уже не при поддержке отдельных благотворителей или заинтересованных капиталистов, но силами самого государства.

В отличие от политики империалистических европейских и американских государств, правительство СССР ставит изучение наших полярных областей в тесную связь с пятилетними планами развития нашей промышленности и не ищет в полярных странах новых рынков сбыта, новых районов капиталистической эксплоатации, а прилагает все меры, чтобы включить эти далекие окраины в общую систему социалистического строительства. СССР, снаряжая свои экспедиции, прежде всего стремится планомерно и систематически изучать все богатства, все неисчерпаемые ресурсы Союза.

Нет никаких сомнений, что в наших полярных и приполярных областях будут найдены всевозможные естественные богатства: уголь, руды и т. д. На острове Вайгаче уже разрабатываются свинцовые рудники. Проблема эксплоатации каменноугольных залежей легко разрешима. Шпицберген дал доказательство того, что в полярных областях можно выгодно эксплоатировать разработку каменноугольных залежей: пласты выходят там на поверхность земли, а кроме того вечная мерзлота удешевляет стоимость работ, так как можно часто обходиться без дорого стоящих деревянных креплений. Найдено много полезных ископаемых и на Северной Земле.

Вот почему для нас важно изучение наших далеких северных окраин. И мы в своей работе старались пополнить пробел в литературе и дать хотя и краткое, но точное описание всех наиважнейших экспедиций, содействовавших делу географического исследования. Размеры книжки заставили нас ограничить свой выбор и вести изложение в чрезвычайно сжатой и краткой форме, посвящая почти все свое внимание северному полушарию. Неизбежные при этом промахи и ошибки объясняются огромным материалом, который пришлось использовать в слишком конспективной форме.

I. РАННЯЯ ИСТОРИЯ ПОЛЯРНЫХ ПУТЕШЕСТВИЙ

Северные берега Старого и Нового Света омываются холодными водами огромного моря, до сих пор не изученного человечеством как следует и поэтому до сих пор еще таящего в себе множество различных загадок. На многие и многие месяцы значительная его часть сковывается непостоянными льдами, которые то тянутся на сотни километров сплошными полями, то кочуют с места на место, носясь по морским волнам по прихоти ветров и течений. Море это называется Ледовитым, а вся омываемая им область — Полярной или Арктической. Слово это происходит от греческого «арктос», что значит созвездие Медведицы. Поэтому Арктической именуется область, лежащая к северу от Северного полярного круга, т. е. область северного неба с Полярной звездой в созвездии Малой Медведицы — в той точке, около которой проходит ось мира. Область же, лежащая к югу от Южного полярного круга, называется Антарктической. Но так как за Северным полярным кругом лежат и такие области, где круглый год совершается навигация, произрастают леса и травы буйно покрывают обширные пастбища, т. е., где нет собственно полярного климата, то обычно называют арктическими странами только страны, где средняя температура июля месяца не превышает + 10°Ц.

Антарктика более доступна исследованию, чем Арктика, потому что она в значительной своей части является континентом. Но она находится дальше от стран северной цивилизации и потому стала известна человечеству значительно позднее. Кроме того, страны, к ней относящиеся, по большей части очень гористы и, стало быть, лежат под вечными ледниками. Поэтому и климат там гораздо суровее, и животная жизнь гораздо беднее. Представления об Антарктике очень долго были

весьма туманны и неопределенны. Хотя первая страна, относящаяся к этой области, Южная Георгия, и была открыта еще в 1501 г. (Америго Веспуччи), но никакими подробными и точными сведениями об этом мы не располагаем. Это открытие было сделано на пять столетий позже плавания норвежцев в Гренландию. Кроме того, южные полярные области не обладают теми приманками, которые заставляли многочисленных путешественников отправляться в экспедиции на север в поисках новых, более коротких путей в страны, производящие пряности. Наконец, для северных полярных экспедиций имелись лучшие опорные пункты, расположенные сравнительно недалеко от цели путешествий. Всем этим, взятым вместе, и объясняется то обстоятельство, что Антарктика стала изучаться значительно позднее, чем арктические области.

В своем дальнейшем изложении мы поэтому главным образом будем говорить о тех экспедициях, которые направлялись в северные полярные области, тем более интересные для нас, что в полярный сектор СССР входит огромнейшая часть этих областей и, вследствие этого, как ранние, так и нынешние наши экспедиции работали здесь. В Антарктике была всего лишь одна русская экспедиция Ф. Ф. Белинсгаузена, достигшего 69° южной широты и трижды пересекавшего Южный полярный круг.

Можно предполагать, что далекие северные области были населены уже с незапамятных времен. Вероятно, кочевые народы уходили летом к северу, уводя свои стада от неисчислимых полчищ мошкары и гнуса и постепенно подвигались все дальше и дальше в царство светлых ночей. Кроме того, южную границу обитаемых земель составляли дремучие, непроходимые леса и потому кочевникам поневоле приходилось переселяться в северном направлении, тем более, что арктические области изобиловали местами охоты. Никаких точных сведений об этом времени у нас не имеется, но, судя по всему, древнему миру было известно существование неведомых диких стран, расположенных на далеком севере и населенных по мнению той эпохи человекоподобными племенами, непохожими на жителей государств-культурной древности. Об этих странах, орошаемых большими реками, впадающими в холодный северный океан, и об их населении передава-

лись самые невероятные, самые фантастические рассказы, но уже тогда находились люди, относившиеся к этому если и не совсем скептически, то во всяком случае сдержанно.

Первым, дошедшим до нас письменным сообщением о северных странах древности, является описание Геродотом Скифии и населяющих ее народов. Как известно, Геродот, великий греческий историк, жил в V веке до нашей эры и оставил после себя девять книг «Истории». Описание Скифии особенно интересно для нас тем, что под этим именем понималась область, лежащая между Днепром и Доном, т. е. нынешняя Украина и Центральная Черноземная область РСФСР.

«Вся осмотренная нами страна»,— пишет Геродот,— «отличается столь суровым климатом, что в течение восьми месяцев здесь стоит нестерпимый холод, а пролитая в это время на землю вода не делает грязи, разве разведешь огонь. Замерзает море... так что... скифы толпами переходят по льду, переезжают по нем в повозках на другой берег. Таким образом, в течение восьми месяцев там непрерывная зима, и в остальные четыре месяца стоят холода».

«Что касается перьев, которыми, по словам скифов, наполнен воздух, и благодаря которым нельзя ни видеть дальше по материку, ни пройти, то вот мое мнение о них: выше занимающей нас страны идет постоянно снег, летом, впрочем, как и следовало ожидать, меньше, нежели зимой. Всякий, видевший вблизи, как идет сильный снег, понимает меня, потому что снег похож на перья. Такая-то зима и делает необитаемыми северные части этого материка... Сведения эти касаются отдаленнейших местностей».

Вспомним, что у древних греков север был во Фракии, не дальше реки Дуная, так как оттуда на них дул северный ветер — Борей. Узнав о существовании народов, живущих на том берегу Дуная, греки стали называть их гиперборейцами, т. е. живущими за Бореем. Но каждое новое открытие все дальше и дальше отодвигало к северу границу народов, живущих «до Борея» и порождало новых «гиперборейцев».

Такие смутные понятия о северных областях существовали в течение многих веков, хотя уже за тысячу лет до нашей эры финикияне, искуснейшие мореплаватели древности, проникали

не только до Британских островов, но, как будто, и дальше до самой Скандинавии. Во всяком случае известно, что финикиянин Химилько, около 500 года до нашей эры, был послан для исследования западных берегов Европы и открыл Британские острова. К этому же, приблизительно, времени относится древнейший памятник географической литературы, так называемый, «Периил», составленный в 550 году до Р. Х. на финикийском языке и содержавший подробное описание испанских берегов до Бретани и Оловянных островов, т. е. до нынешней Великобритании. Стало быть, финикияне не раз совершили это длительное и опасное плавание.

Но первая в истории человечества «полярная экспедиция» была совершена греком Питеем, отправившимся из Массилии теперешнего Марселя, в марте 325 года до нашей эры. Это путешествие признается бесспорным, хотя до нас не дошло ни собственных описаний Питея, ни более или менее точных и связных рассказов его современников. Питей был не только замечательным путешественником, но и выдающимся для своего времени ученым — географом и астрономом. Он впервые использовал астрономические сведения в прикладной географии, доказал влияние луны на морские приливы и отливы и заметил, что полярная звезда не вполне точно занимает то место, через которое проходит земная ось. Питею было известно, что высота полюса и географическая широта места являются понятиями тождественными, и он при помощи гномона — перпендикулярно установленного шеста, отбрасывающего тень — определил с изумительной точностью положение Массилии на земном шаре.

Для проверки своих астрономических вычислений Питей предпринял путешествие, целью которого было исследование холодного пояса и отыскание полюса. В то время ученые уже считали, что земля представляет собою шар и полагали, что она разделяется на три пояса: холодный, умеренный — единственно обитаемый — и жаркий.

Пройдя через Гибралтарский пролив, Питей направился к северу и, следуя вдоль берегов, дошел до западной оконечности Бретани, откуда поплыл к Британским островам. Эти острова он обошел с запада до Оркнейских островов, и затем поднялся еще севернее

и доходил, по всей вероятности, до Шетландских островов. Во всяком случае он побывал на такой высокой широте, где летняя ночь длилась всего около двух часов. Во время своего плавания Питей слышал о каком-то далеком острове Туле и собирал о нем сведения. Очень может быть, что под этим Туле надо понимать нынешнюю Исландию. От местных жителей Питей слыхал, что за Туле море делается густым и плотным и дальше вообще уже ничего нет: ни земли, ни воды, ни воздуха, а смесь всех трех элементов, через которую совершенно нельзя пройти. Вероятно, наивные туземцы именовали так густые туманы, образующиеся во время штиля при приближении северных льдов к теплому течению Гольфстрема.

Узнав, что дальше на восток лежит бедная пустынная страна (повидимому, нынешняя Норвегия), Питей повернул назад, побывав на дальнем севере в таких высоких широтах, где до него не было ни одного путешественника из стран культурного мира, и обойдя кругом Британские острова. В Марсель он вернулся через год после своего отплытия из него.

II. ПЛАВАНИЯ НОРВЕЖСКИХ ВИКИНГОВ

Со времени «первой полярной экспедиции» Питея до следующего известного истории плавания прошло свыше тысячи лет и в течение этого огромного промежутка времени, вероятно, не раз совершались новые путешествия в северные области, но сведений об этом до нас не дошло. Во всяком случае норвежские морские разбойники, викинги, совершили ряд смелых плаваний, в результате которых были открыты Гренландия, Исландия и даже Америка, и побывали за это время на многих островах, лежащих к северу от Британии. В VIII веке н. э. было совершено и первое плавание в европейских полярных водах. Норвежец Оттар из Хельгеланда (так называется область около нынешнего Троньема) обогнул северную оконечность Европы и побывал в Белом море. Во время своих последующих странствований Оттар посетил английского короля Альфреда Великого, которому и рассказал о своем замечательном плавании. Альфред занес его рассказ в первую главу своего издания книги Павла Орозиуса «De miseria

mundi», дошедшей до нас в рукописях и в древнейшем печатном издании 1471 года.

Оттар сообщил королю, что, живя севернее всех норвежцев, он захотел узнать, как далеко на север простирается земля и обитает ли там кто-нибудь. С этой целью он отправился в путешествие, при чем земля была у него справа, а море слева. Спустя три дня, он поплыл по морю, держась прежнего направления, и плыл так опять три дня. Тут берег повернул на восток, и Оттар поплыл дальше вдоль земли. Через четыре дня берег уклонился к югу, но Оттар попрежнему плыл вперед. На пятый день он увидел устье большой реки, но не решился подняться по ней. Земля по ту сторону реки была населена биармами, народом финского племени, которые сообщили Оттару разные сведения о своей стране и о соседних Повидимому, мореплаватели оказались в устье Северной Двины, а местные жители были лопарями.

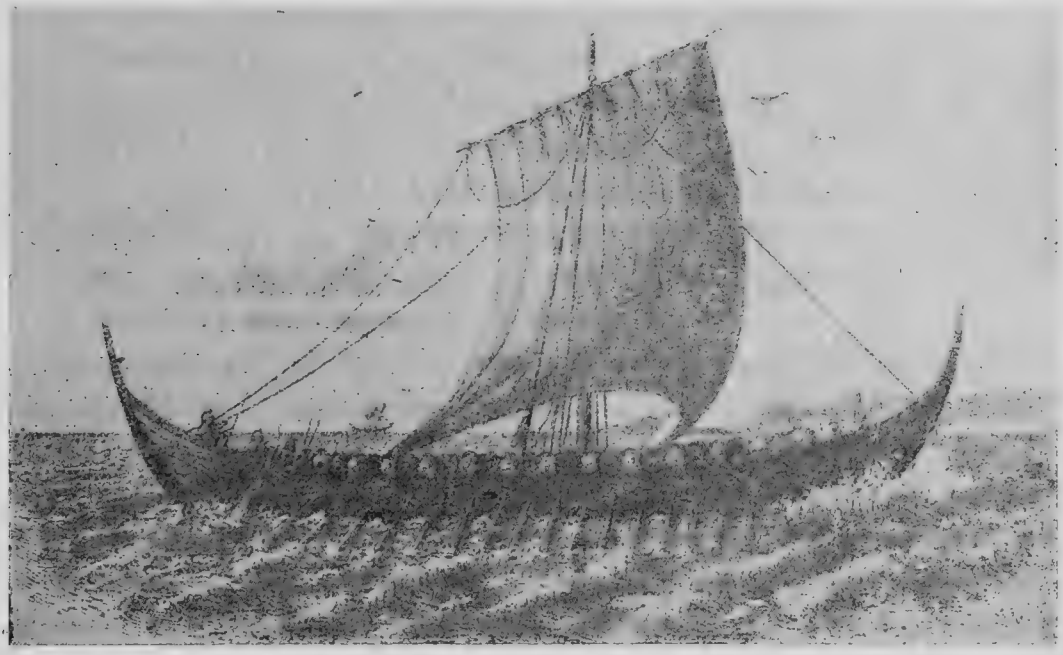
Путешествие Оттара замечательно не только тем, что оно было первым плаванием вокруг северных берегов Европы, но еще и тем, что оно было совершено добровольно с целью открытия и изучения неизвестных стран. Многие же открытия в западном направлении часто происходили случайно, вследствие того, что какое-нибудь гонимое бурей судно сбивалось с пути и неожиданно для себя попадало к неведомым берегам. Так, например, было и в тот раз, когда норвежец Наддодр, первый скандинав, попавший в Исландию, отправившись на Фарерские острова, был далеко унесен бурею и в 861 году увидел вдали покрытую снегом землю, которую назвал «Сналанд» (Снежной землей). С частью экипажа Наддодр высадился на берег, чтобы пограбить, но оказалось, что страна необитаема. Впрочем, другой народ, ирландцы, уже прежде посещал остров, так как позднее были найдены на берегах Исландии кресты.

Смелые викинги плавали не только на Фарерские острова и к берегам Исландии, но и гораздо дальше. На своих крохотных судах они уплывали далеко на запад по бурным волнам северного Атлантического океана, умудряясь благополучно возвращаться к родным берегам. В музее города Осло хранятся два древних викингских корабля, чудесным образом сохранившихся

до нашего времени. Это, так называемые, гокстадский и усебергский корабли, найденные в конце XIX века в Норвегии при раскопках погребальных холмов. Трудно поверить, глядя на эти хрупкие скорлупки, что на них можно было пускаться в далекие плавания по холодному океану почти без всяких средств, необходимых для более или менее точного определения местоположения судна. Гокстадский корабль, найденный в 1880 году, относится к IX столетию, т. е. как раз к тому времени, когда викинги побывали в Исландии и в Гренландии. Длина этого корабля 20 метров по килю и 24 м. между перпендикулярами. Ширина посередине — 5 метров. Судно приводилось в движение шестнадцатью веслами, но было также снабжено мачтой и большим четыреугольным парусом, при чем мачту можно было при желании убирать. Когда судно шло под парусом, отверстия в бортах для весел закрывались особыми щитами. Вместимость корабля была довольно значительной и он мог поднимать до 120 человек и кроме того разный груз, главным образом, запас камней, стрел и веревок. Все же на наш взгляд такое судно больше пригодно для плаваний по внутренним озерам, чем по океану. Однако, викинги смело вверяли свою судьбу этим кораблям! Один из викингов, Гюнбьерн, направлялся в 874 г. в Исландию, был отнесен далеко к западу, где и открыл группу островов, вероятно находившихся у восточного побережья Гренландии. Вдали за этими островами он видел какую-то землю, которая по всей очевидности могла быть только Гренландией.

Но первым, кто высаживался на Гренландский берег, был Эрик Рыжий. Он был изгнан из Норвегии за убийство и переселился в Исландию, откуда опять был вынужден удалиться после совершения нового убийства. Это произошло в 985 г. Зная по рассказам своих соотечественников о какой-то далекой земле, лежащей на западе, Эрик решил искать себе там пристанища и пустился в плавание на запад. Им был достигнут восточный берег Гренландии, окруженный льдами. Пройдя мимо южной оконечности земли, Эрик высадился на юго-западном берегу и обосновался там. По окончании срока своего изгнания он вернулся в Исландию, где и рассказал о своем открытии, умышленно назвав найденную им землю «Гренландией», т. е. «Зеле-

ной страной». Намереваясь увлечь за собой соплеменников, Эрик нарочно описывал Гренландию в самых привлекательных красках и самое название было придумано им для того, чтобы сбить с толку земляков. «Народ скорее туда поедет, если у страны будет хорошее имя»,— так рассуждал он. И хитрость Эрика удалась: значительное число кораблей — по некоторым сведениям около двадцати пяти—последовало за ним в Гренландию. Только 14 из них дошли благополучно до места назначения, остальные же или погибли или вернулись обратно.



Корабль викингов.

В 986 г. Бьярни Херульфсон, направляясь из Исландии в Гренландию, был снесен бурей с обычного пути. Наконец, мореплаватели увидели вдали землю, но она, по их мнению, не была Гренландией. Они подходили к самому берегу, но местность была не гориста и поросла густым лесом.

Проплыв еще несколько дней в северовосточном направлении, моряки подошли к земле, которую Бьярни определенно счел за Гренландию. Здесь они высадились и обосновались. Позднее ученые установили по разным древним исландским записям, что Бьярни во время своего замечательного плавания

побывал у берегов Лонг-Айлэнда, Род-Айлэнда, Новой Скотии и Нью-Фаундлэнда.

Через несколько лет Лейф Эриксон — сын Эрика Рыжего, купил корабль Бьярни и нанял тридцать пять человек для далекого плавания в неведомые страны. Очевидно, гренландские поселенцы уже не довольствовались занятыми областями и искали новых мест, годных для колонизации. Но сначала Лейф Эриксон посетил Норвегию — такое продолжительное и опасное плавание, должно быть, считалось тогда делом совершенно обыкновенным! На обратном пути мореплаватели заблудились и попали к берегам какой-то земли, где не было ни травы, ни иной растительности, а только глыбы льда и плоские камни. Весьма вероятно, что это был нынешний Нью-Фаундлэнд. Затем, путешественники направились дальше на юг и миновали берег, покрытый лесом и белым песком. Можно думать, что это была Новая Скотия. После этого плавание на юг продолжалось еще в течение двух дней, пока корабль не подошел к какому-то острову, где роса на траве отличалась чрезвычайно сладким вкусом. Повидимому, норвежцы оказались на берегах Нантукета, отличающегося и поныне своей медовой россой.

Пройдя дальше по неглубокой воде, мореплаватели вошли в залив, принятый ими за озеро. Здесь они зазимовали, причем окружающая местность поразила их своим плодородием, а климат — мягкостью. В самой короткий день солнце было над горизонтом от половины восьмого до половины пятого, что дало возможность позднейшим ученым определить широту того места, где зимовал Лейф Эриксон. Эта широта составляет 41° 43′, т. е. норвежцы были около залива горы Хоу в Северной Америке.

Во время своего пребывания на западе Лейф Эриксон видел дико растущий виноград, что и дало ему повод назвать открытую им землю страной вина — «Винланд». По возвращении Лейфа Эриксона в Гренландию, брат его, Турвалд, захотел последовать примеру брата и отправился на его корабле в «Винланд», где и провел целых два года. В это же время начались и первые сношения поселенцев с эскимосами, приведшие потом к гибели гренландских колоний.

Мы остановились здесь на путешествии Лейфа Эриксона, совершенном в 1000 году, не считая возможным умолчать об одном из замечательнейших плаваний древних скандинавских моряков. Нет никакого сомнения, что Лейф Эриксон и его спутники действительно побывали в Северной Америке за 500 лет до открытия ее Колумбом. А ведь надо вспомнить, что плавание это совершалось на беспалубном судне, отчасти при помощи весел, и что норвежцы не знали ни компаса, ни секстана и не имели никаких географических познаний.

Исландия получила свое нынешнее название от Флоки Вильгерварссона, описавшего эту страну своим соотечественникам в самых непривлекательных красках. Но один из его спутников утверждал, что Исландия — цветущая и плодородная страна с мягким климатом и к тому же совершенно необитаемая. Вероятно, в связи с этим много скандинавов переселилось в Исландию, чему также способствовали политические смуты в Норвегии и постоянные родовые распри. Исландия начала свою самостоятельную жизнь в качестве независимого государства, но затем в 1264 г. превратилась в вассала сперва Норвегии, а затем, через сто лет, Дании. В области полярных исследований Исландия не играет и не играла никакой роли. Гораздо важнее поэтому открытие Гренландии, которая до самых последних дней являлась исходным пунктом для многих полярных экспедиций и постоянно служит объектом исследования со стороны ученых различных стран. Вот почему мы неоднократно будем возвращаться к Гренландии. Пока же отметим здесь только, что эта страна, недолго бывшая самостоятельным государством, быстро превратилась в колонию, а затем была совершенно забыта и ее пришлось «открывать вновь» уже в 1721 г.

III. СВЕДЕНИЯ О ПЕРВЫХ РУССКИХ МОРЕХОДАХ

Упоминая о путешествии Оттара, мы говорили, что он был, по всей вероятности, в устье Северной Двины и входил там в соприкосновение с биармами. «Один берег сей реки», — рассказывал Оттар, — «был населен; но до нее вся виденная земля была пустыня, не имевшая жителей, кроме рыбаков и звероловов,

из финнов, временно оную посещавших». Некоторые полагают, что под биармами следует разуметь славянские племена, хотя Оттар считал, что биармы и финны говорят одним языком. Но это могло объясняться обычной переимчивостью славянских народов, охотно переходящих на язык того племени, с которым приходится общаться и жить. Во всяком случае трудно предположить, чтобы славянские племена не заходили на далекий север и не пускались в плавание по Белому морю и Северному Ледовитому морю. Название самого большого из наших северных островов — Новая Земля — невольно наводит на эту мысль. Это название не было изменено и иностранными мореплавателями, очень охотно наделявшими своими именами и названиями, заимствованными из родного языка, разные местности, открываемые ими «впервые», хотя бы они и назывались у туземцев иначе. Между тем никто из них не посягнул на переименование Новой Земли. Мало того: на Новой Земле ими находились следы древних русских становищ, а также кресты; кроме того русские мореходы не раз приходили иностранцам на помощь. Так было с Ченслером и Виллоуби, с Баренцем и Бурро. Все это доказывает, что русские чувствовали себя дома на берегах Северного Ледовитого моря и, повидимому, плавали здесь уже в течение многих столетий.

К сожалению, до нас не дошло никаких письменных памятников или преданий, из которых мы могли бы почерпнуть точные сведения о плаваниях первых русских мореходов и в частности об открытии ими Новой Земли.

В Несторовой летописи рассказывается, что жители области, лежащей между реками Печорой и Двиной и носившей наименование «Заволоцкой Чуди», еще в IX веке платили дань Новгороду. Постепенно новгородские славяне проникали в эту область, принося туда с собой свой язык, веру, нравы, обычаи, что привело к полному исчезновению всяких следов прежних жителей. Некоторая память о них осталась в названиях разных рек, урочищ и т. п. Но установить точно время и постепенный ход этого переселения новгородцев не представляется возможным. Мы только предполагаем, что Оттар мог бы найти среди биармов славян, если бы завязал с ними более близкие отношения, но наше предположение остается пока голословным.

Один из чрезвычайно видных исследователей Новой Земли (Ф. Литке) считает, что переселение новгородцев в Заволоцкую Чудь началось со времени «призвания варяжских князей», когда «мятяжные по характеру и по привычке» новгородцы «хотели иметь протекторов, а не властелинов» и потому уходили от пришлой власти на север. Но для нас факт «призвания варягов» не только не является исторически доказанным, но скорее всего относится к категории исторических вымыслов или извращения настоящих событий. Поэтому мы не можем связать начало переселения новгородцев с моментом «призвания варягов», хотя склонны видеть в появлении иноземных торговцев и в военных интервенциях того времени первопричину тех раздоров и распрей, которые привели к обострению торговой конкуренции и к постепенному вытеснению на север известных слоев новгородского населения, не пожелавших или не сумевших повести борьбу с «заморскими гостями» или не примкнувших к ним в целях самосохранения. «Варяги», т. е. те же норманские викинги, которые рыскали по северным морям и океанам и еще в VII столетии прочно осели в Англии, конечно, явились в Новгород с такими же целями, в поисках легкой наживы и повели ожесточенную борьбу с местным населением.

Как бы то ни было, Заволоцкая Чудь, изобиловавшая пушным товаром, манила к себе предприимчивых искателей счастья, и часть пришельцев обосновалась там, подчинив себе местные племена, а часть постепенно распространилась дальше к северу, пока не дошла до моря. Сношения с норманами, вероятно, содействовали обучению пришлых новгородцев мореходному искусству, а леса давали им нужный материал для постройки судов. Иноземцы и после путешествия Оттара посещали берега Биармии. Так, например, летопись, сообщает что «в лето 6927 (1419) пришедши Мурманы с моря в бусах и шнякаx, и повоевана в Варзуи погост Корельской, и в земли Заволоческой погост, в Неноксе, и Корельской монастырь Святого Николы». В свою очередь и русские, вероятно, не оставались перед норманами в долгу.

В начале XII века в устье Двины был уже монастырь Архангела Михаила, так что русские, наверное, еще до этого времени

селились на берегах Белого моря и предпринимали более или менее далекие плавания. Поэтому некоторые исследователи предполагают, что наши древние мореходы уже в XI веке плавали на Новую Землю. Однако, это все область догадок, так как никаких достоверных сведений у нас не имеется.

Существует также в летописях упоминание и о походе новгородцев при великом князе Ярославе за «Железные Врата» (в 1032 году). Некоторые авторы склонны видеть в этом названии пролив между Новой Землей и островом Вайгачем, т. е. Карские Ворота, но никаких доказательств правильности этого предположения в нашем распоряжении не имеется и потому мы лишены возможности останавливаться на этом. Нет в летописях и никаких указаний, подтверждающих или объясняющих старинное предание о добывании новгородцами серебра на Новой Земле. Это предание, вероятно, основывается на названии одного из новоземельских урочищ — губы Серебрянка. Но открытие на Новой Земле серебряной руды едва ли бы прошло бесследно, даже если бы ее розыски или разработка производились секретно. Кроме того об этом остались бы какие нибудь сведения в отчетах иностранных мореплавателей, побывавших позднее на Новой Земле. Между тем до нас не дошло никакого письменного памятника об этом. Амстердамский бургомистр Витсен, написавший обширное сочинение о северовосточной Европе и Азии в 1692 году и описывавший природные богатства России, сообщает следующее о новоземельских рудах: «Некоторый русский господин, желая загладить учиненное им прежде преступление, донес несколько времени тому назад Московскому Двору, что на Новой Земле находятся серебряные руды. Его послали туда, но он возвратился без всякого успеха; будучи отправлен вторично, со множеством работников, не возвращался он оттуда, но совсем погиб». И еще: «Говорят, что на Новой Земле есть металл, имеющий все внешние признаки серебра, но цвета несколько темнейшего; некто уверял меня, что видел сделанные из него кубки, по которым если ударить, то они разлетаются на мелкие части». «Горы острова Вайгача блестят от множества маркезита, который по наружности кажется содержащим золото и серебро, но в самой вещи не имеет никакой цены: у меня есть образчики оного».

Если у нас не имеется ни одного прямого указания русских источников на то, что Новая Земля была открыта нашими мореходами еще в средние века, то с другой стороны мы можем найти кое-какие сведения об этом в отчетах иностранных писателей. Так например, Мауро Урбино, итальянец, живший в начале XVII столетия, говорит следующее:

«Россияне из Бнармии (по уверению Вагриса), плавающие по Северному морю, открыли около 107 лет назад остров, дотоле неизвестный, обитаемый славянским народом и подверженный (по донесению Филиппа Калимаха папе Иннокентию VIII) вечной стуже и морозу. Они назвали остров сей Филоподна, он превосходит величиною остров Крит и показывается на картах под именем «Новая Земля».

Мало вероятно, чтобы Новая Земля была населена кем бы то ни было и чтобы этому острову было дано, неизвестно почему, греческое название! Но во всяком случае несомненно, что открытие Новой Земли приписывается русским. Ниже мы увидим, что западноевропейские мореплаватели, проникавшие в XVI столетии в Белое море или достигавшие новоземельских берегов, встречались там с русскими мореходами, которые не уступали им в искусстве кораблевождения и не раз оказывали иностранцам помощь. Такие знания и опыт, очевидно, приобретались долголетними плаваниями и передавались из рода в род

Есть некоторые свидетельства и о том, что русские мореходы древности бывали и на Шпицбергене — Груманте, как его называли в старину. Там тоже находили старинные русские кресты. Но, конечно, мы не в состоянии установить, к какому времени относятся первые плавания русских по водам Северного Ледовитого моря.

IV. ПОЛЯРНЫЕ ПУТЕШЕСТВИЯ В СРЕДНИЕ ВЕКА

Прежде чем перейти к описанию знаменитых путешествий англичан и голландцев в XVI веке в поисках северовосточного пути в Индию и Китай, путешествий, приведших к установлению прочной связи России с Западной Европой и вместе с тем оставивших по себе память в виде совершенно точных и достоверных сообщений, мы скажем несколько слов о полярных

путешествиях в средние века. Нужно заметить, что со времени открытия скандинавскими мореплавателями Исландии и Гренландии наступает значительный перерыв, во время которого утрачивается более или менее реальное представление о северных областях и начинают распространяться самые нелепые, самые фантастические сведения. При этом под крайним севером понимаются не только области за полярным кругом, но и острова к северу от Англии, весь Скандинавский полуостров, Финляндия и обширная часть России. Приводим один из характернейших примеров того, что рассказывалось тогда о севере.

Ученый географ и летописец, Адам Бременский, живший в XI веке, посвящает IV том своей Истории архиепископства Гамбург-Бременского описанию северных стран, уснащая его нелепостями, которых нет в сообщениях мореплавателей древности, например, Питея. Так, Адам Бременский пишет, что севернее Норвегии «находится лишь внушающее ужас пустынное море, омывающее всю землю и столь соленое, что суда только в бурю могут передвигаться по воде». Лед от давности становится черным и хрупким, так что может гореть. Гренландия называется так, потому что у туземцев кожа темно-зеленого цвета и т. д. Правда, Адам Бременский сообщает и много довольно достоверных сведений о жителях разных стран, хотя тут же передает совершенно фантастические рассказы о людях с собачьими головами, о страшных людоедах, о драконах, которым приносят в жертву людей, о водоворотах, вызывающих приливы и отливы и т. п.

Другие средневековые авторы помещают Гренландию в самых различных местах земного шара и относят к ней самые фантастические страны. Рассказывают о вечной зиме на Новой Земле и о вечном лете на южном полюсе, где водятся «попуган, буревестники, морские утки и моржи с орлиным клювом и рогами на голове». Саксон Грамматик, написавший через сто лет после Адама Бременского историю Дании, сообщает о каком-то удивительном плавании в страну мертвых. Предания повествуют о том, что древние скандинавы клали своих покойников в лодки и суда и пускали их на волю ветров и волн, надеясь, что мертвецы прибудут таким образом в неведомую страну. Еще в XIII веке в Германии считали Британию островом мертвых.

Многие из таких росказней объясняются тем, что в этот период крестовые походы отвлекали к себе наиболее предприимчивую и смелую часть европейских искателей приключений, и потому плавания в северные воды прекратились, а с этим естественно началось искажение действительности при устной передаче разных сведений от поколения к поколению. У европейских народов появились другие интересы и цели, и потому открытия норвежцев никого не привлекали.

Как бы то ни было, все прежние здравые понятия о полярных областях постепенно заменились в средние века самыми туманными представлениями, хотя все же иногда предпринимались некоторые попытки к восстановлению истины. Правда, до нас дошли о них очень неполные сведения. Во всяком случае известно, что в 1040 году несколько фризских дворян отправились из Бремена на север для проверки ходивших тогда всяких слухов и росказней. Рассказ об этом плавании тоже помещен в сочинении Адама Бременского. Дойдя до Оркнейских островов, мореплаватели оставили их слева и поплыли дальше к северу, имея справа Норвегию. После продолжительного плавания они достигли берегов Исландии, откуда прошли еще дальше к северу, оставив позади все острова. Тут они попали в густой туман и «безотчетное течение моря увлекло их с необычайной силой в бездонную пучину. Здесь находилась та неизмеримая глубина, которая поглощает все морские течения и потом их вновь извергает, что принято называть приливом и отливом». Одно из судов экспедиции погибло. Остальные, возвращаясь домой, увидели какой-то незнакомый берег. Весьма вероятно, что это были Фарерские или Шетландские острова. Мореплаватели вышли на берег и увидели людей, живших в горных пещерах, у входа в которые лежали «бесчисленные сосуды из золота и других металлов». Сообщение это вполне отвечает действительности, так как население островов, к берегам которых приплыли немцы, с давних пор занималось морским разбоем. Фризы тоже пожили тут, чем смогли, и «весело стали возвращаться к своим судам». Но тут их догнали жители острова — «циклопы», как их называет летописец — и разорвали одного из чужеземцев. Остальные едва успели спастись на корабли и отплыли, «преследуемые криками

гигантов». Это плавание фризов было названо «первой германской полярной экспедицией».

В том же XI столетии норвежский король Харальд Суровый предпринимал экспедицию «по ту сторону Туле (Исландии)», но едва спасся от гибели. Путешествие его сходно с плаванием фризов и, вероятно, преследовало те же цели, т. е. отыскание пределов Северного моря и исследование новых стран. Сто лет спустя — около 1170 года — несколько арабских моряков вышли в плавание из Лиссабона, пытаясь «достичь крайних пределов моря Мрака», но провели в море всего лишь 35 дней, а потом повернули на юго-запад.

Приведем здесь еще одно замечательнейшее свидетельство средневекового путешественника о северных странах, хотя автор и не был мореплавателем. Это рассказ знаменитого арабского путешественника Абд-Алла аль-Ловати, известного под именем Ибн-Батута. Здесь упоминается, пожалуй, впервые в истории, о собачьих полярных запряжках. Такое упоминание, как нам кажется, оправдывает наше отступление от темы. Вот что пишет Ибн-Батута.

«У меня явилось желание войти в землю Мрака. Туда попадают, минуя Булгары, и между этими двумя пунктами лежит расстояние в 40 дней. Но затем я отказался от своего намерения, вследствие больших трудностей, которые представляло собою путешествие и малой выгоды, которую оно обещало. К этой стране едут только на маленьких повозках (санках), тащимых большими собаками, потому что эта пустыня покрыта льдом и ноги людей и копыта вьючных животных скользят по нему. Но у собак есть когти и их лапы не скользят на льду. В эту пустыню вступают только богатые купцы, из которых у каждого сто повозок или около того, нагруженных запасами продовольствия, напитков и топлива. Ведь там нет ни деревьев, ни камней, ни жилищ. Путеводителем для путешествующих в этой стране служит собака, которая пересекала ее уже бесчисленное множество раз. Цена такому животному доходит до тысячи динаров или около того. Повозка привязана к шее этой собаки, и с нею впряжены еще три других собаки. Это вожак, и все остальные собаки следуют за ней вместе с повозками. Когда она останавливается,

они тоже останавливаются. Хозяин этого животного не обходится с ним плохо и не бранит его. Когда раздают корм, он сначала дает есть собакам, а потом людям. Если случается наоборот, то собачий вожак становится недовольным; он убегает прочь и оставляет своего хозяина на погибель. Когда путешественники пройдут сорок дней по этой пустыне, они становятся лагерем около страны Мрака. Каждый из них оставляет в этом месте привезенные им товары, потом все уходят на свою обычную остановку. На следующий день они возвращаются для исследования своих товаров. Против них они находят шкуры соболя, белки, горностая. Если владелец товара удовлетворен тем, что он видит против своих вещей, он это забирает; если нет — оставляет лежать. Жители страны Мрака увеличивают количество оставляемых ими предметов, но часто также убирают свои товары и оставляют на месте товары торгующих чужеземцев. Так ведется у них торговля. Люди, отправляющиеся к этим местам, не знают, духи или люди те, кто продает им и у них покупает, и никогда никого не видят... [3])

В этом отрывке приводятся не только изумительно точные сведения о собачьих запряжках, но и рассказывается о той форме меновой торговли, которая была распространена по всему северу и в Азии и в Америке и вообще очень характерна для меновых отношений первобытных народов. Среди фантастических сообщений европейских средневековых писателей рассказ араба Ибн-Батуты выделяется своей исключительной достоверностью и добросовестностью в передаче впечатлений, вынесенных из путешествий. Ибн-Батута ознакомился по расспросным сведениям со страной Мрака в 1333 году; в конце XIV столетия двое венецианцев, братья Никколо и Антонио Зено предпринимают свои далекие плавания на север. Сперва Никколо отправился в путешествие к берегам Англии и Фландрии, откуда попал на остров Фрисланд, около Шотландии, где и обосновался. Потом он выписал сюда своего брата, Антонио, который не раз посещал Исландию и Гренландию. Никколо составил карту, отправленную в 1405 г. в Венецию, где она около ста лет пролежала в полном небрежении в доме семейства Зено. Один из потомков мореплавателей, тоже Никколо, в детстве часто играл

рукописями и картой, начал их и рвал. Достигнув зрелого возраста, он понял значение этих реликвий и спас то, что еще можно было спасти. В 1588 г. сочинение Никколо Зено было издано в Венеции со всеми относящимися к нему картами. По мнению некоторых исследователей братья Зено побывали вероятно и на берегах Ледовитого и Белого морей, но это мнение не может быть обосновано на каких либо веских доказательствах. В сочинении Никколо имеется много фантастических сведений и совершенно необъяснимых названий, но во всяком случае и Гренландия и Исландия изображены на его карте очень точно, так что можно предполагать, что Зено сам посетил эти острова или получил о них сведения из первых рук. Может быть, он перерисовал карты, составленные кем-то другим до него. В острове Фрисланд ученые критики и исследователи опознали группу Фарерских островов.

Последняя попытка средневековья проникнуть в полярные области предпринята датским лоцманом Иоханном Скольвусом (или Школьным), который был отправлен в 1476 г. в Исландию и Гренландию датским королем Кристианом II. Сведения об этом путешествии очень неопределенны и сомнительны, по повидимому, Скольвус сделал какие-то открытия к северу от Лабрадора.

V. ПОИСКИ ВОСТОЧНОГО ПУТИ В ИНДИЮ

Мы переходим теперь к эпохе решительного перелома в истории географических открытий, которая наступила вслед за открытием Колумбом «Западного пути в Индию» и повела к ряду замечательнейших морских экспедиций в северные воды как Америки, так и Европы. В Европе изменялись экономические отношения, феодальный строй рушился и начиналась эра торгового капитализма. Ни плавание Колумба, ни экспедиция Васко да-Гамы не могли свершиться ранее: тяга за океаны была не случайна. Требовалось наличие определенных экономических предпосылок, чтобы стали возможными далекие плавания испанцев и португальцев. И этими предпосылками были в первую очередь: возвышение городов, укрепление буржуазии, уничтожение цеховых

ограничений, развитие товарного оборота. Но со времени знаменитых плаваний Колумба в Европе пробуждается сильнейший интерес к новым исследованиям в поисках новых путей к несметным богатствам Индии.

Себастьян Кабот.

Эти поиски приводят многих и многих мореплавателей в холодные воды океана не только у северного побережья Америки, но и у европейских и азиатских северовосточных берегов: кратчайший путь в Индию, кратчайший путь в Китай исследователи

мечтают отыскать или через северозападный проход или через северовосточный.

Как известно, Колумб вместо Индии открыл Америку, или, точнее, некоторые из вест-индских островов. Из этого открытия и из последовавших за ним португальских открытий извлекли для себя огромную пользу Испания и Португалия; первая обогащалась на западе, вторая—на востоке. Известия об изумительных путешествиях Колумба вызвали большое оживление и в английских торговых кругах. Никто не сомневался в том, что Колумб открыл западный путь в Индию. Вполне естественно, что Англия решила выступить соревновательницей на этом же поприще. В результате к американским берегам была отправлена в 1496 г. первая английская экспедиция под начальством итальянца Джиованни Габота, или Джона Кабота, как его потом называли. Целью экспедиции был Китай, куда Кабот намеревался пройти северозападным проходом, «заключая по сферической фигуре земли», что этот путь удобнее всякого другого. Кабот видел берега Лабрадора, а во время второго своего плавания высаживался на Американском континенте. Сын Кабота открыл у берегов Нью-Фаундленда большие рыбные банки, о которых и рассказал по своем возвращении в Англию. Этим было положено начало рыбных промыслов, которыми и сейчас занимаются у Нью-Фаундленда тысячи промысловых судов, ловящих там треску. За свои открытия Кабот старший получил от короля в награду 10 фунтов стерлингов!

Себастьян Кабот, продолжая дело отца, нашел пролив, ведший к большому морю. Судя по карте, это был Гудзонов пролив. Позднее тем же мореплавателем были открыты Бразилия и река Ла-Плата. Имя Себастьяна Кабота интересно для нас еще и потому, что, после неудачных попыток на северозападе, по его мысли было решено начать поиски путей в Китай, Японию и «Пряные острова» через северовосток.

Очень может быть, что планы Кабота создались под влиянием сочинения австрийского ученого и дипломата, посла Римской империи Герберштейна, составившего описание Московского государства с картой, на которой было указано истинное положение Белого моря. Сочинение Герберштейна в течение

долгого времени оставалось самым достоверным и главнейшим трудом о России и содержало в себе сведения о таких частях Московского государства, о которых были плохо осведомлены и сами русские. Уже при Герберштейне внутренняя торговля велась до реки Оби. А Герберштейну было известно, что в Обь впадает Иртыш, берущий свое начало в одном из «китайских» озер. Стало быть, в Китай можно попасть по воде, если приплыть морем из Европы к устью Оби, и потом подняться вверх по этой реке и по Иртышу. Вот и решение географической загадки! Сочинение Герберштейна было издано в Венеции в 1550 году, и Кабот, сам венецианец и, наверное, поддерживавший связь с родиной, быть может, читал книгу Герберштейна или, во всяком случае, слыхал об ее содержании.

В сочинении Герберштейна имеется, между прочим, и очень интересный рассказ о плавании Григория Истомы и посланника Давидса в 1496 году из Белого моря в Троньем. Этот рассказ особенно значителен тем, что он подтверждает предположение о ранних плаваниях норманов в Белое море и русских от берегов Двины в Скандинавию, как с мирными, так и с воинственными целями.

В начале своего рассказа Герберштейн поясняет, что о передаваемых событиях он слышал сам непосредственно от Истомы, который в молодости был в Дании и обучался там латинскому языку. Морской путь в эту эпоху считали, очевидно, более безопасным, чем менее дальний путь через западную границу. Описав путь из Москвы к устью Двины, Герберштейн пишет далее: «Сев в четыре лодки в устье Двины, они держались сначала все правого берега океана, где были видны высокие и островерхие горы; проехав таким образом 16 миль и переплыв морской рукав, они стали держаться левого берега, оставляя направо открытое море, которое также, как и близлежащие горы, получило название от реки Печоры; здесь они встретили народ, называемый финно-лопарями, которые, хотя и живут в низких и бедных избушках у моря и ведут жизнь, подобную жизни диких зверей, но во всяком случае гораздо миролюбивее народа, называемого дикими лопарями. Затем, миновав землю лопарей и проплыв еще 80 миль, они прибыли в землю, назы-

ваемую «Norrpoden» и подвластную шведскому королю; эту страну русские называют Каянской землей, а народ — каянами. Поплыв оттуда вдоль очень извилистого берега, выдающегося вправо, они пристали к полуострову, называемому Святым носом и состоящему из большой скалы, торчащей подобно носу над морем. На этом полуострове находится грот или пещера, которая попеременно каждые шесть часов то поглощает воду, то выбрасывает ее с большим шумом в виде водоворотов. Одни называют это место пупом земли, а другие — харибдой. Миновав этот Святой нос, они достигли горы, которую надо было объехать. Далее прибыли они к другому большому мысу, походившему более на полуостров и называемому Мотка; на оконечности его находилась небольшая крепость Вартгус, или в переводе «караульня», потому, что норвежский король держит там стражу для защиты своих границ. Переводчик сказал, что полуостров этот так велик, что его едва можно объехать в неделю; поэтому путники для ускорения путешествия перенесли свои суда и вещи на плечах около полумили по суше. Отсюда они поплыли далее вдоль земли диких лопарей до места, называемого Дронт, которое лежит на 200 миль севернее Двины; лопари говорили, что Московский князь собирает дань только до этого места».

Мы видим, что описание это соответствует действительности и в названиях «Вартгус» и «Дронт» узнаем нынешние норвежские города Вардё и Троньем, хотя последний лежит гораздо дальше от Двины, чем это указывает Герберштейн со слов Истомы, если слова «севернее Двины» читать «от Двины».

Здесь будет интересно отметить, что по словам знаменитого полярного исследователя XIX века А. Э. Норденшельда, еще до Кабота плаванием северовосточным проходом интересовался англичанин Роберт Торн, долго живший в Севилье. В 1527 году он убеждал английского короля Генриха VIII заняться открытиями северных стран, так как испанцы и португальцы препятствуют другим государствам пользоваться вновь открытыми южными морскими путями. Торн считал возможным проникнуть на север, потом повернуть к востоку и пройти мимо земли татар, Китая, Малакки, Ост-Индии до мыса Доброй Надежды,

т. е. объехать вокруг света. Можно было также отправиться на запад и, обогнув Нью-Фаундлэнд, возвратиться через Магелланов пролив. За два года перед тем Павел Иовий на основании сообщений русского посла при дворе папы Климента VII утверждал, что Россия окружена океаном, по которому можно доплыть до Китая, оставляя берег с правой руки.

Тот же Норденшельд говорит, что мысль о плавании северо-восточным проходом приходила в голову и шведскому королю Густаву Вазе. Он уговаривал француза Губера Ланге предпринять это морское путешествие и хотел снарядить для этой цели экспедицию из двух кораблей.

Экспедиция, снаряженная по инициативе Кабота, «Компанией английских торговцев-предпринимателей для открытия неведомых областей, владений, островов и местностей» вышла в плавание 20 мая 1553 года из Гринича, провожаемая королевским советом, придворными и огромной толпой зрителей. В ее составе входили корабли: «Буона Сперанца» в 120 тонн при 38 человеках команды; «Эдуард Буонавентура» в 160 тонн при 54 человеках команды и «Бона Конфиденция» в 90 тонн и с 24 человеками команды. Во главе экспедиции стоял сэр Хьюг Виллоуби, «вследствие его хороших личных качеств, а также выдающейся ловкости в военных делах»; он же командовал и судном «Буона Сперанца». Другими же кораблями командовали Ричард Ченслер и Дэрфорт. Королем Эдуардом VI была дана экспедиции лицензия на «открытие чужих стран». Кабот снабдил Виллоуби подробнейшей инструкцией, которая требовала правильного ведения судового журнала, точнейшей записи всех событий, а также всего того, что касается характера, нравов и привычек народов, которых посетит экспедиция, как и произведений их стран. По отношению к туземцам рекомендовалось самое приветливое и ласковое обращение, без применения каких либо жестких мер. Грамота короля была написана по латыни, по гречески и на разных других языках, причем в ней говорилось, что единственной целью экспедиции являются открытия и установление торговых связей.

Участники экспедиции были настолько уверены в том, что им удастся дойти до Индии, что подводная часть судов была

обшита тонкими свинцовыми листами для предохранения дерева от червей, точащих его в тропических странах! Поход Виллоуби был большим событием для тогдашней Англии, так как флот ее был в то время крайне мал и ограничивался лишь кратковременными плаваниями в европейских водах. Правда, иногда предпринимались и более длительные промысловые экспедиции к берегам Исландии или Нью-Фаундленда. Но все же по данным некоторых исследователей в 1540 г. в Лондоне кроме королевского военного флота было всего лишь 4 коммерческих судна, водоизмещение которых превышало 120 тонн.

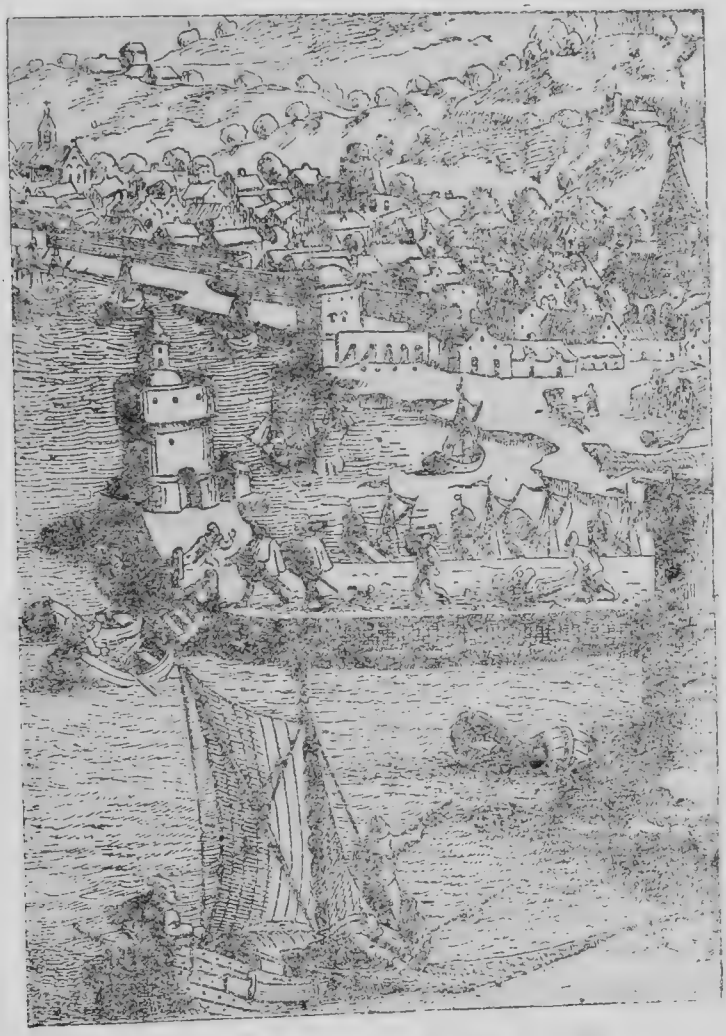
Корабли Виллоуби должны были пройти в Китай восточным путем, обогнув северное побережье Европы и следуя затем вдоль азиатских — в те времена еще совершенно неведомых — берегов. У Нордкапа буря разделила корабли. Капитан одного из них, Ченслер, переждав непогоду в норвежской гавани Вардё, отправился дальше на восток, вошел в Белое море и прибыл, наконец, к устью Северной Двины, откуда потом проехал сухим путем в Москву. Этим было положено начало торговли России с Англией. Торговля стала оживленно вестись, так называемой, Московской компанией, через Архангельск, который был основан в 1584 г. Архангельский порт явился колыбелью русского коммерческого и военного флота и сыграл огромную роль в развитии русской заморской торговли. Ведь к концу XVII в. Россия владела только одним Белым морем, через которое и велась вся торговля с Европой, главным образом, с Англией и Голландией.

Печальная судьба постигла начальника экспедиции со всеми ее участниками. Он зашел с оставшимися двумя судами в небольшую гавань, на мурманском берегу, спасаясь от льдов и бури, и остался там зимовать. Несколько раз он отправлял своих людей на разведки внутрь страны, но все безуспешно, и в конце-концов вся команда погибла от холода и голода. Трупы были найдены на следующую весну лопарями, доставившими в Холмогоры снаряды и товары с обоих судов.

Интересно, что во время своего плавания Виллоуби открыл в высоких, сравнительно, северных широтах какую-то землю. По неосновательному мнению некоторых, это мог быть Шпиц-

берген; однако, надо полагать, что Виллоуби видел Новую Землю или, скорее, остров Колгуев.

По возвращении части спутников Ченслера в Англию внимание торговых кругов от поисков северовосточного прохода



Испанский порт в средние века.

обратилось к России — стране почти еще неизвестной на Западе, но попытки пройти в Китай и Индию этим путем тоже не были оставлены. Корабли за кораблями поплыли для торговли к Двине и к рекам Печоре и Оби, в поисках путей в Индию. Та же купеческая компания снарядила в 1556 г. экспедицию под начальством капитана Бурро, участника путешествия Ченслера. Бурро прибыл в Колу, откуда, совместно с русскими море-

ходами, прошел в Печору. Оттуда он направился к острову Вайгачу, где выходил на берег. На берегу этом была найдена целая куча идолов, весьма грубой работы; некоторые из них представляли собой простые чурбашки с двумя-тремя зарубками. Очевидно, Бурро побывал на мольбище самоедов, на, так называемом, Болванском Носе острова, описанном в таком же точно виде в 1824 г. штурманом Ивановым. Бурро был первым иностранным мореплавателем, побывавшим на Вайгаче и видевшим Новую Землю.

Но вернемся несколько назад. Вслед за английскими экспедициями на запад было отправлено несколько португальских, под начальством братьев Кортереаль (1500). Очевидно, Португалия не удовольствовалась восточным путем в Индию, открытым Васко да-Гамой в 1498 г., и пожелала заручиться еще и новым путем через северозападный проход. Никаких особенных результатов экспедиции Кортереалей не дали, хотя во время их плаваний были обойдены берега Америки от Гренландии до Гудзонова пролива.

Из европейских морских держав только одна лишь Франция не принимала большого участия в борьбе за новый, кратчайший путь в Китай и Индию. Однако, в 1534 г. Франциск I снаряжает экспедицию под начальством Жака Картье, который открывает залив и реку Св. Лаврентия и дает открытой им обширной стране название Канады. Интересно указать здесь, что в Канаде французы впервые видели, как индейцы курят табак, а вскоре и сами переняли этот обычай, ставший потом общераспространенным.

Спустя сорок лет, англичанин Мартин Фробишер совершает три путешествия в северные полярные области (1576—1578). Снаряжению этой экспедиции предшествовала пятнадцатилетняя упорная борьба. Фробишер был первым англичанином, выдвинувшим план достижения Азии через северозападный проход. С большим трудом удалось отважному моряку собрать нужные средства, и он отправился в первое путешествие с тремя маленькими судами. Фробишер дошел до южной оконечности Гренландии, где потерял одно судно во время сильного шторма. Однако, плавание продолжалось через Дэвисов пролив к Лабра-

дору. Здесь было найдено много блестящих камней, принятых за золото. По возвращении в Англию Фробишеру не трудно было заинтересовать в своем открытии многих богатых людей, в результате чего было создано целое акционерное общество. Северозападный проход и кратчайший путь в Китай отошли на задний план, так как теперь разработка золотоносных копей на берегах вновь открытого пролива Фробишера сулила гораздо большие выгоды. Но найденное золото оказалось только серным колчеданом, и в конце-концов Фробишер вернулся из своего путешествия ни с чем. Впрочем географические его открытия были значительны. Фробишер исследовал море между Гренландией и арктической Америкой и привез достоверные сведения о том, что область по обеим сторонам этого моря населена эскимосами.

Неудача фробишеровских замыслов заставила англичан снова обратиться к востоку, в поисках там прохода в Азию. Общество, имевшее привилегию на торговлю с Россией, снарядило два судна, под начальством Артура Петта и Чарльза Джекмэна. Эта экспедиция интересна для нас тем, что она, выйдя в море в мае 1580 г., в июле пришла в Печорский залив и оттуда направилась в Югорский Шар, т. е. в пролив, отделяющий Вайгач от материка. Пройдя его, она пошла далее на восток, пока не оказалась среди льдов, откуда судам с большим трудом удалось выбраться. Таким образом, эти мореплаватели побывали в Карском море.

Спустя пять лет, английские купцы с новой энергией выставляют требование отыскать морской путь в Индию и Китай. Для этой цели снаряжается экспедиция, во главе которой становится Джон Дэвис (1585). Дэвис отправился сначала к западным берегам Гренландии, которая показалась ему такой ужасной и пустынной, что он назвал ее «страной отчаяния». Отсюда Дэвис прошел к югу и открыл пролив, носящий его имя. Осенью того же года экспедиция вернулась в Англию.

Вести, доставленные Дэвисом, были встречены торговой компанией с живейшим интересом. Известие о свободном для плавания проливе и о множестве китов и привезенные экспедицией ценные шкуры побудили хозяев Дэвиса к организации

нового путешествия. На следующий год Дэвис снова отправляется к южным берегам Гренландии, откуда посылает два своих судна для отыскания прохода между Гренландией и Исландией, а сам идет к месту своей прошлогодней высадки. Но экспедиция заканчивается безрезультатно, и Дэвис возвращается осенью в Англию, потеряв одно из своих судов.

Несмотря на неуспех этого плавания, Дэвис в 1587 г. сумел убедить своих хозяев в необходимости снаряжения новой экспедиции, при чем взял на себя обязательство заниматься во время путешествия ловлей китов. На этот раз он достигает 72° с. ш., т. е. проходит севернее всех своих предшественников, но не отыскивает никаких признаков северозападного прохода. После многих бедствий и лишений он возвращается в Англию, и на этом заканчиваются его полярные путешествия. Ни правительство, ни отдельные предприниматели не соглашались больше тратить средства на предприятия, не приносившие никакой прибыли. Огорченный этим Дэвис перешел на голландскую службу и погиб в 1605 г. в сражении с малайцами. Интересно, что в одном из своих отчетов Дэвис высказывает мнение о возможности пройти в Китай через Северный полюс и там же отмечает, что северные берега Америки состоят сплошь из островов. Мы знаем, что последнее замечание весьма правильно.

VI. ЭКСПЕДИЦИИ КОНЦА XVI ВЕКА. БАРЕНЦ

Обратимся теперь к европейскому сектору и расскажем об одной из знаменитейших экспедиций конца XVI в., положившей начало научному исследованию Новой Земли и потому особенно для нас интересной. Как мы уже упоминали, последнее плавание в восточные воды относится к 1580 г., когда Петт и Джекмэн проходили в Карское море, но встретили там сплошные льды. Суда экспедиции плавали Югорским Шаром, при чем никому не пришло в голову попробовать обойти с запада и севера остров Вайгач и выйти там, где море несравненно глубже и пролив шире. Быть может, результаты такого плавания были бы совсем другие. Во всяком случае неудача Петта и Джекмэна надолго охладила рвение английских торговых

кругов, да к тому же открытие северозападного прохода сулило большие выгоды. Немудрено, что внимание англичан было отвлечено туда.

Но к тому времени на мировую сцену выступает новый соперник Англии — Голландия, которая только-что освободилась из-под ига испанского короля Филиппа II. Очень быстро Голландия укрепляется и превращается в сильнейшую морскую державу, корабли которой начинают бороздить все моря и океаны. Не желая отставать от других государств в их поисках кратчайшего пути в Индию и Китай, Голландские генеральные штаты решают снарядить несколько кораблей и отправить их в экспедицию на восток. Не следует, кроме того, забывать, что в конце XVI в. голландцы приобретают Индонезию, т. е. острова Малайского архипелага, и потому установление кратчайшего и безопаснейшего пути туда становится для голландцев вопросом жизненной необходимости, а не только простого соперничества.

В. Баренц.

В результате всего этого, несколько купеческих обществ снаряжают в 1594 г. четыре судна и отправляют их в плавание, с заданием пройти на восток от Норвегии и открыть ближайшее сообщение с Китаем и Индией. Знаменитый географ того времени Питер Планциус, принимавший участие в снаряжении экспедиции, напутствовал ее заверением, что достигнуть Индии можно только через северный полюс или же плывя к северу от Новой Земли. Планциус считал, что в высоких северных широтах море должно быть совершенно свободно от льда.

В июне 1594 г. экспедиция разделилась, и два корабля, под начальством «искусного и опытного мореходца», амстердамского гражданина Вильгельма Баренца, направились на северовосток, а два остальных к острову Вайгачу. 4 июля Баренц усмотрел

в широте 73°25′ землю, «называемую россиянами Новой Землей». Продолжая отсюда путь на север, он прибыл к острову в широте 75°55′, где видел много леса-плавника и два креста на берегу. 14 июля под 77°45′, т. е. несколько севернее оконечности Новой Земли, мореплаватели увидели необозримое поле льдов, простиравшееся к северу, вследствие чего повернули к югу. Под 71°33′ экспедиция открыла залив, известный теперь под именем Костина Шара. Дальше к югу был открыт еще один залив, а на берегу его найдено несколько гробов и шесть кулей ржаной муки. Там же стояли две собранные избы. Очевидно, русские промышленники устраивали здесь свои продовольственные базы. В середине августа корабли Баренца встретились с остальными судами экспедиции, которые тем временем побывали в проливе между Вайгачем и материком и входили в Карское море.

Сведения, доставленные Баренцом, настолько верны и точны, что на основании их удалось шаг за шагом восстановить все путешествие Баренца. Интересно отметить, что во время своего плавания Баренц прошел мимо Маточкина Шара, пролива, разделяющего Новую Землю на две части, не заметив его. Позднее, уже в начале XIX ст., наш знаменитый мореплаватель Ф. Литке тоже дважды проходил мимо Маточкина Шара, не заметив его, хотя и знал его приблизительное местонахождение, и лишь с трудом нашел пролив.

Сведения, доставленные остальными двумя судами голландской экспедиции, тоже довольно точны, хотя и не лишены некоторой примеси фантазии. Корабли побывали в Югорском Шаре и проходили в море на восток от него, но встречавшиеся им льды затрудняли плавание, и экспедиция удовольствовалась только открытием какой-то большой реки, которая была принята голландцами за Обь, да мыса Табина, от которого дальнейший путь шел будто бы прямо к Китаю, «без всяких изгибов». Решив, что больше им нечего открывать, корабли пошли обратно, пока не встретились с судами Баренца.

Известие, привезенное в Голландию о несомненной возможности плавания в Китай через северовосточный проход принято было с таким восторгом и с такими надеждами, что уже на

следующий год (1595) был снаряжен целый флот, которому и было предписано плыть в Китай. Суда даже были нагружены разными товарами для ожидаемой торговли с китайцами! В начале июля экспедиция пустилась в путь, но противные ветры и бурная погода настолько мешали благополучному плаванию, что только через полтора месяца корабли подошли к берегам Новой Земли. Здесь оказалось такое скопление льдов, что голландцам пришлось спуститься к югу и войти в Югорский Шар. Дальнейшему их продвижению на юг был здесь положен предел, и корабли, проведя немало времени в тщетных попытках пройти на восток, должны были, в виду приближения осени, вернуться домой.

Это второе путешествие не дало решительно никаких результатов, и потому голландское правительство решило отказаться на ближайшее время от всяких экспедиций. Но вместе с тем оно пообещало значительное вознаграждение тому, кто откроет искомый путь в Индию и Китай. Объявленное вознаграждение заинтересовало амстердамских купцов, и они снарядили в 1596 г. два корабля. Капитаном одного из них был Яков Хеемскерк при обер-штурмане Баренце. Другим кораблем командовал Корнелий Рейп. Вскоре после отплытия экспедиции, между Рейпом и Баренцом начались раздоры, окончившиеся впоследствии тем, что корабли их разошлись в разные стороны. Баренц доказывал, что они уклонились к западу больше, чем следовало. Рейп же заявлял, что он не имеет намерения итти к острову Вайгачу. В начале июня голландцы увидели высокий остров под 74°30′ с. ш. Они назвали его Медвежьим, потому что убили около него огромного белого медведя. Через несколько дней корабли достигли 80°11′ с. ш. и увидели на востоке какую-то большую землю. Голландцы приняли ее за Гренландию, но, в действительности это был неизвестный еще тогда Шпицберген, или Свальбард, как его теперь называют норвежцы. Между прочим, англичане считают, что Шпицберген был впервые замечен Вилоуби в 1553 г. во время его плавания, о котором мы рассказывали выше.

Простояв здесь несколько дней, голландцы из-за льдов пошли опять на юг и 11 июля снова оказались у Медвежьего острова.

Здесь Рейп заявил, что он пойдет на север и будет искать пути в Индию кругом Шпицбергена. Баренц же, не согласившись с ним, пожелал ему счастливого пути, а сам пошел к Новой Земле, берега которой и увидел через две с половиной недели. Продолжая затем свое плавание на север вдоль западного побережья Новой Земли, Баренц в средине августа подошел к мысу Утешения, откуда берег поворачивает на северовосток. Еще через неделю была достигнута северная оконечность острова, где корабль попал в сплошные льды. Выйдя из них с большим трудом, Баренц поплыл дальше на восток, надеясь пройти в этом направлении без всяких препятствий, но через два дня льды заставили голландцев войти в гавань на восточном берегу. Скоро льды плотно закупорили всю гавань, и мореплавателям приходилось оставаться тут зимовать. Корабль их в скором времени совсем раздавило. Экспедиция совершенно не была подготовлена к полярной зимовке, но делать было нечего. К счастью на берегу было найдено множество плавника, из которого голландцы кое-как выстроили себе хижину, где и провели всю страшную зиму. В хижине был устроен и очаг с трубой, выведенной в крышу. С корабля удалось свезти некоторую часть припасов, инструментов и оружия, так что существование моряков было в известной мере обеспечено. Но все же им пришлось испытать невероятные бедствия и пережить неописуемые мучения и страдания. Это была первая в истории человечества полярная зимовка на такой большой широте (76° с. ш.). У путешественников совершенно не было собственного опыта в этом отношении и не у кого и негде было заимствовать этот опыт. Жестокие морозы и страшные снежные бури, во время которых хижину заносило совершенно, мешали несчастным выходить на воздух по целым неделям. Кроме того, они много терпели от дерзких нападений белых медведей. Температура все понижалась. У членов экспедиции, конечно, не было никаких термометров, но мы можем установить косвенным путем степень холода, пережитого голландцами. В отчетах штурмана де-Вера повествуется, что в комнате замерзало крепчайшее вино (херес) и пиво. Когда матросы сушили перед огнем одежду, то на стороне, не обращенной к огню, образовывался

слой льда в два пальца толщиной. Желая избавиться от тяжелой работы по сбору топлива, матросы решили как-то использовать запас угля, бывший на корабле. Это едва не привело к общей гибели — так все угорели. Солнце скрылось под горизонтом 14 ноября, а с ним вместе исчезли и белые медведи, охота на которых давала пищу и освещение.

Гибель корабля Баренца.

Настала ночь, длившаяся почти три месяца. Врач предписал всему экипажу регулярно принимать горячую ванну в большой винной бочке. Быть может это, а также разные меры, принимавшиеся для поддержания в матросах бодрости духа и физических сил, спасли голландцев от поголовного заболевания страшным бичом полярных стран — цынгой. Из 17 человек, зимовавших на Новой Земле, умерло только двое.

2 февраля 1597 г. три голландца, прогуливаясь по берегу, увидели неожиданно край солнца на горизонте и поспешили поделиться радостной вестью со своими товарищами. Баренц сперва не поверил известию, так как на этой широте солнце должно было появиться на две недели позднее. В связи с этим, по возвращении голландцев домой, их астрономические наблюдения оспаривались, и многие высказывали мнение, что место зимовки Баренца должно было бы лежать ближе к югу. Однако точность наблюдений Баренца, произведенных в разное время

пять раз, не подлежит никакому сомнению, и явление, отмеченное голландцами 2 февраля, объясняется, очевидно, рефракцией, которую позднее неоднократно наблюдали различные полярные путешественники.

Когда настала весна, путешественники увидели, что их корабль безвозвратно погиб. Измученные, исстрадавшиеся люди принялись за починку и снаряжение лодок, закончив эту работу к концу июня. Наносимый по временам с северовостока лед грозил отнять у путешественников всякую надежду на спасение. Но вот все было готово, и 24 июня голландцы вышли в море со скудными запасами провианта. После восьмимесячного плена они покидали теперь негостеприимные и пустынные берега Новой Земли. Перед отъездом Баренц написал краткий отчет о пережитых ими приключениях и спрятал его в трубе хижины. Через 274 года норвежский китолов Эрлинг Карлсен очутился на месте зимовки Баренца и нашел там его хижину, сохранившуюся изумительно хорошо. Внутренность ее вполне отвечала дошедшему до нас описанию де-Вера. Алебарда и несколько ружей и часы попрежнему висели на стенах, у очага стояли котлы, а разные орудия, инструменты и книги были разбросаны кругом.

В 1876 г. другой путешественник нашел содержимое разбитого на части корабельного сундука и донесение Баренца и Хеемскерка. Оно было спрятано в печной трубе, как и писал в свое время Баренц, и было положено в рог из-под пороха. Найденный документ представлял собой твердую, как камень, массу, но все же его удалось привести в удобочитаемый вид. Мы видим, что история повторяется. Осенью 1930 г. весь мир облетело известие о найденных на Белом острове в Шпицбергенском архипелаге останках Андрэ и его спутников, при чем были найдены почти в целом виде дневники, записи наблюдений и различное оборудование экспедиции. Полярный мир рано или поздно раскрывает свои тайны.

Но вернемся к экспедиции Баренца. Путешественники решили плыть к югу вдоль западного берега Новой Земли, не будучи, очевидно, уверены в том, что они придут к той же цели, плывя восточным — более коротким путем. Баренц, уже напря-

гавший свои последние силы, управлял плаванием, ободряя своих сотоварищей. Через шесть дней он умер, повергнув своей смертью в отчаяние весь экипаж, возлагавший на опытность и глубокие познания Баренца все свои надежды.

После неимоверных страданий голландцам посчастливилось встретить 7 августа два русских промысловых судна, которые и снабдили путешественников лекарствами и провиантом. Наконец, они узнали от других русских промышленников, что

Внутренность зимовья голландцев.

в Коле находится какой-то голландский корабль. Это был корабль Рейпа, возвращавшийся домой после торгового путешествия. Рейп узнал от лопарей о печальной участи своих соотечественников и поспешил к ним на помощь. Так закончилась эта экспедиция, описанная штурманом де-Вером в превосходном сочинении, в котором автор приходит к выводу, что у берегов Сибири нужно ожидать встречи с открытой водой. Позднее шведский путешественник Норденшельд подтвердил правильность этого мнения.

За время своего плавания от места зимовки до прибытия в Колу голландцы проплыли около 2700 *км*, частью среди

льдов, на простых гребных судах, теряя при этом недостаток в пище и в теплой одежде. Зимовка эта сохранилась в преданиях новоземельских мореходов. Они называют место, где был лагерь Баренца, Спорым Наволоком.

Голландцы заготовляют провиант.

VII. ПЛАВАНИЯ ГУДЗОНА И ЕГО ГИБЕЛЬ

Экспедиция 1596 г. была последним крупным предприятием, затеянным в поисках северовосточного прохода. С тех пор в течение 280 лет, до последних десятилетий XIX ст., почти не делалось никаких серьезных попыток к беспрерывному плаванию вдоль северных берегов Европы и Азии. Правда, через 12—13 лет после экспедиции Баренца знаменитый мореплаватель Генри Гудзон, позднее прославившийся своими великими открытиями, решился на подобную попытку, но его плавание

закончилось у берегов Шпицбергена. Между прочим необходимо отметить, что Гудзон поднимался до 81° с. ш., куда никто еще не доходил до него. В 1608 г. во время своего второго путешествия, совершенного, как и первое, на средства Англо-российской (Московской) компании, Гудзон доходил до Новой Земли, над которой ему очень понравился. Однако «все надежды

Гудзон, оставленный на произвол судьбы.

открыть свободный путь были тщетны», и, потерпев неудачу при попытке пройти на восток к устью Оби, он вернулся в Англию без сколько-нибудь ощутительных результатов своего плавания. Эти два путешествия отбили у английских купцов всякую охоту к поискам кратчайшего пути в Индию. Но Гудзон, приобретший значительный опыт в полярных плаваниях, решил

еще раз попытать счастья и поэтому предложил свои услуги голландской Ост-индской компании, не найдя, повидимому, у себя на родине капиталистов, желавших рискнуть средствами для поддержания сомнительной экспедиции. Весной 1609 г. Гудзон отправился в путь и, обогнув мыс Нордкап — крайнюю северную точку Европы,— прошел прямо к Новой Земле, где опять попал во льды. Команда его маленькой яхты с трудом переносила невзгоды полярного плавания, и потому через три недели Гудзон пошел к берегам Америки, решив на этот раз искать удачи уже не на северовостоке, а на северозападе. Впрочем, плавание его было неуспешным, если не считать, что во время него он открыл реку, которая до сих пор называется именем Гудзона. На берегах ее впоследствии вырос и возвысился торговый центр САСШ — город Нью-Йорк.

По возвращении Гудзона в Англию нашлось несколько купцов, захотевших снарядить новую (четвертую по счету) экспедицию под его начальством. Это было последнее и знаменитейшее из путешествий Гудзона. Выйдя в море в апреле 1610 г. на небольшом корабле и проплавав месяца три около северовосточных берегов Америки, Гудзон открыл под 62° с. ш. пролив, которым и прошел в море, названное позднее Гудзоновым заливом. Нигде не было видно ни малейших признаков земли и потому Гудзон с радостью решил, что им, конечно, найден северозападный проход и перед ним расстилаются воды Тихого океана. Путь в Индию и Китай, казалось, уже был найден! Но, продвигаясь вдоль южного берега открытого им моря, Гудзон поздней осенью оказался среди льдов и вынужден был остаться на зимовку. Точное ее место неизвестно. Весной следующего года, по вскрытии льдов, Гудзон снова вышел на своем суденышке в море, направляясь на северозапад. Но среди команды началось брожение. 1 июля 1611 г., когда Гудзон вышел рано утром на палубу, на него набросились несколько человек, которые связали ему руки и посадили вместе с маленьким сыном, корабельным плотником — единственным сторонником Гудзона — и больными и слабыми из команды в лодку, брошенную потом на произвол воли. Чем объясняется такая позорная расправа с Гудзоном, не выяснено до сих пор. Он был не хуже и не

лучше многих из своих современников-мореплавателей, применявших крутые меры по отношению к своей команде и насаждавших среди нее железную дисциплину. Вероятно, были какие-то причины не совсем обычного порядка, потому что по возвращении экипажа Гудзона в Англию участники мятежа не предавались суду и никакого расследования не производилось. Позднее один из спутников Гудзона — Байлот, вместе с его же штурманом Баффином, стоял во главе нескольких экспедиций, при чем Баффину удалось доказать, что открытые Гудзоном пролив и море не являются северозападным проходом и даже не ведут к нему. По мнению Баффина, этот проход нужно было искать через Дэвисов пролив. Нашелся такой богатый человек, который решился финансировать экспедицию, задуманную Байлотом и Баффином, и поручил им проплыть вдоль западного берега Гренландии до 80° с. ш., а затем итти оттуда прямо в Японию, держа курс на югозапад. Отправившись в эту экспедицию в 1615 г., мореплаватели дошли до Мельвильской бухты, которая оказалась свободной от льда, и обнаружили у 78° с. ш. пролив, названный Баффином проливом Смита. На обратном пути был открыт пролив Ланкастера, который, как известно, и является настоящими воротами к северозападному проходу. Никакой попытки войти в эти ворота сделано не было. Спустя 200 слишком лет, капитан Росс-старший повторит ошибку Баффина и тоже повернет обратно, уже пройдя значительную часть пролива Ланкастера.

Баффина считают «ученейшим моряком своего времени». Он систематически производил определение местоположения по счислению и везде наблюдал долготу и широту места. Чрезвычайно интересно отметить, что Баффином впервые была высказана мысль о возможности плавания северозападным проходом на небольшом легком судне. Как мы знаем, герой обоих полюсов норвежец Руал Амундсен, первый и единственный мореплаватель, прошедший северозападным проходом на одном судне, совершил свое плавание на судне «Йоа» вместимостью всего лишь в 47 *т* и с командой в 7 человек!

Ошибка Баффина заключалась в том, что он не рискнул поискать пролив в западной части залива, названного по его

мнении. Баффин решил, что открытое им море замкнуто со всех сторон, кроме той, где он в него вошел. В это мнение почти все уверовали, чем и объясняется почти двухсотлетний перерыв в истории исследования северозападного прохода. Все же Баффин подвергся нападкам со стороны английских моряков и не был оценен в той мере, как впоследствии Гудзон. Память о Гудзоне осталась не только во многих географических названиях, но и в имени одной компании, торговавшей пушным товаром. Этот факт как нельзя лучше иллюстрирует высказанное нами уже однажды мнение, что подоплека, что основа почти всех путешествий и исследований была чисто экономическая. Жажда наживы, власть денег толкала мореплавателей в ледяные объятия полярных пустынь. Если не сами эти путешественники стремились к наживе, то за спиной их стояли нанимали-торговцы, умело использовавшие в своих интересах честолюбие и отвагу, стремление к славе и мужество сотен и сотен предприимчивых исследователей.

Почти в это же время на сцену выступает и Скандинавия. Ею двигают те же причины, что заставляют и другие государства вести колониальную политику. Поэтому в 1619 г. датско-норвежское правительство отправляет большую экспедицию под начальством Енса Мунка с заданием отыскать северозападный проход. Мунк считал Гудзонов пролив прямой дорогой в Тихий океан. Экспедиция эта пережила ряд величайших бедствий во время вынужденной зимовки, за которую из 66 человек команды погибло 63! Трое оставшихся в живых, в том числе сам Мунк, с невероятнейшим трудом снарядили одно из своих судов и после десятинедельного плавания, которое принадлежит к числу самых замечательных в истории мореплавания, были занесены бурей в фьорд у норвежского города Бергена. Надо только себе представить все мучения и страдания, пережитые несчастными путешественниками за это время! Трое измученных, выбившихся из сил людей непрестанно боролись с бурями, сменявшими одна другую. Вполне понятно, что после этой попытки европейские государства на долгие годы потеряли интерес к полярным исследованиям. К этому времени торговые круги Европы пришли к выводу, что все такие экспедиции не дают

никаких практических результатов. Области, через которые мог бы пролегать северозападный проход, не отличались какими бы то ни было природными богатствами. Но путешествия на Лабрадор и в Канаду показали, что здесь такое обилие пушного зверя, которое сулит большие барыши. В результате сильно развилась торговля мехами, приведшая к многолетнему кровавому соперничеству между Англией и Францией. Кровавая борьба из-за мехов велась вне зависимости от того, находились ли в данное время оба государства в войне между собой, или же официально существовал мир. Подобно тому, как пираты всех наций, обитавшие на островах Вест-Индии, захватывали города и непрестанно воевали с испанцами, не обращая внимания на отношения своих метрополий, так и меховые компании строили свои крепости, вступали в союзы с разными индейскими племенами и устраивали при их помощи целые сражения со своими конкурентами.

Знаменитая Гудзоновская компания была образована в Англии в 1669 г. и получила монополию на всю торговлю на берегах Гудзонова залива. Компания эта, как и все ей подобные компании того времени, обладала и такими правами, которые обычно осуществляются только государственной суверенной властью. Любопытно отметить, что монополия на торговлю в Индии была предоставлена испанцам и португальцам... римским папой! Мы видим, что сила экономических причин во все времена и у всех народов действует совершенно одинаково. И из-под маски, лицемерно надеваемой духовенством, выглядывает все та же свирепая и жадная морда капиталиста-эксплуататора. Крестовый поход, поднятый папой против СССР, особенно поучителен в свете торговых монополий, раздаваемых святейшим наместником апостола Петра!

Вообще говоря, большинство старых экспедиций снаряжалось компаниями купцов, искавших новых рынков для сбыта своих товаров. В этом отношении интересно упомянуть о сравнительно небольших путешествиях Джона Пуля, совершенных им в 1610—1614 гг. Имея поручение попробовать еще раз отыскать северовосточный проход и вместе с тем постараться дойти до Северного полюса, Пуль достиг 79°50′ с. ш., идя вдоль запад-

ных берегов Шпицбергена, которые он очень подробно описал. Оттуда он спускался к Медвежьему острову, который после этого посещал два года под-ряд. Медвежий остров, открытый в 1596 г. во время путешествия Баренца, был вторично «открыт» в 1603 г. английским моряком Стефеном Беннетом, который и назвал его островом Черри, в честь Фрэнсиса Черри, снарядившего на свой счет экспедицию Беннета. Англичане долго называли Медвежий остров тем именем, которое ему дал Беннет. К тому времени в водах, омывающих Шпицберген, довольно сильно развился китоловный промысел, и им занимались усердно голландцы и англичане, конкурируя здесь друг с другом. Впоследствии Медвежьим островом заинтересовалось и русское правительство, и во времена императрицы Анны Иоанновны туда было послано несколько саксонских горных чиновников, нашедших там серебряную руду. Англичане же упоминали о нахождении на Медвежьем острове каменного угля и олова.

Мы только что упоминали о том, что Медвежий остров был открыт Баренцом в 1596 году, а ранее отмечали, что и Шпицберген был впервые замечен голландцами во время той же экспедиции. Но норвежские исследователи приписывают честь открытия Шпицбергенского архипелага своим соотечественникам, хотя и не приводят неоспоримых доказательств в подкрепление своего предположения. Те же норвежцы указывают на следы раннего пребывания русских на островах архипелага, что заставляет нас задуматься над вопросом о ранних плаваниях русских мореходов от беломорского побережья к угрюмым берегам Груманта, как называли Шпицберген встарь у нас на далеком севере.

В том же году, когда Пуль плавал к Шпицбергену и Медвежьему острову, голландец Ян Корнелиссон-фан-Горн пытался пройти на восток, обогнув Новую Землю с севера. Встретив сплошной лед между Землей Франца-Иосифа (тогда еще неизвестной) и Новой Землей, он вынужден был вернуться домой. Спустя 13 лет, основанная в 1614 г. в Голландии Северная или Гренландская торговая компания снарядила экспедицию под начальством Корнелия Босмана для поисков северовосточного

прохода. Благополучно пройдя Югорским Шаром в Карское море, голландцы встретили там такую массу льдов, что с большими трудностями выбрались из них. Но русские промышленники рассказывали Босману, что Югорский Шар через два года на третий бывает свободен от льдов. Это было последнее путешествие голландцев к Новой Земле, предпринимавшееся в поисках кратчайшего пути в Индию. Испытав столько неудач, они решили впредь пользоваться более верным, хотя и более продолжительным южным путем вокруг мыса Доброй Надежды или через Магелланов пролив или вокруг мыса Горн. Последний путь был открыт в 1615 г. Лемером и Схоутеном.

Голландские китоловные суда в течение некоторого времени продолжали посещать Новую Землю, но затем перенесли поле своих действий в воды между Шпицбергеном и Гренландией, где китов было гораздо больше.

VIII. КИТОЛОВНЫЙ ПРОМЫСЕЛ И ЕГО ЗНАЧЕНИЕ ДЛЯ ГЕОГРАФИИ

Мы остановимся здесь ненадолго и расскажем несколько подробнее о китоловном промысле и его значении для исследования полярных и приполярных областей. Здесь, так сказать, в чистом виде проявляется то положение, что интересы чисто экономические толкают человечество к новым открытиям, и самоотверженность и отвага многих полярных путешественников служат только на пользу торгового капитала. Если задаться вопросом, что влечет исследователей к полярным областям, то мы увидим, что часто, очень часто стремления науки раскрыть тайны природы остаются втуне, пока на помощь не придут денежные средства, собранные теми или иными капиталистами, заинтересованными не научным прогрессом, а увеличением своих прибылей. Очень редки в истории человечества такие случаи, когда полярные экспедиции снаряжались бескорыстными меценатами. Систематическое изучение государствами своих природных богатств в плановом порядке осуществляется лишь на наших глазах у нас в СССР, где государство ежегодно снаряжает десятки экспедиций, которые работают в полном соот-

ветствии с общегосударственными планами использования всех естественных сил страны и ее индустриализации. Изучение европейской и азиатской частей советских полярных областей ведется особыми методами, отличными от методов, применявшихся и применяемых другими государствами. Вот почему созданный у нас в 1930 г. Всесоюзный Арктический институт является прежде всего научно-исследовательским учреждением, которое не только занимается изучением полярных областей, но и в качестве центрального планового органа руководит и другими организациями, ведущими аналогичную работу.

Во всяком случае, полярное исследование многим обязано промышленникам, занимавшимся китоловным промыслом и ловом морского зверя в полярных областях. Такие китоловы, как, например, Скорсби, оставили по себе славную память в истории исследования Арктики.

Китобойный промысел, зверобойный промысел и рыбная ловля приносят такие богатства, что уже в давние времена между различными государствами велась упорная борьба за нераздельное господство на морях. Еще в 1295 г. английский король Эдуард I предоставил некоторым государствам право на свободное занятие рыбным промыслом у берегов Англии и вместе с тем потребовал признания своего суверенитета над морями.

В XVIII в. захват промысловых судов, каперство, а иной раз и открытое пиратство стоят в порядке дня, и различные правительства то и дело посылают свои военные суда для защиты рыбачьих флотилий. В дело вкладывались большие капиталы, и китобойный промысел давал занятие сотням кораблей и тысячам моряков. Голландия основала на Шпицбергене целый город Смеренберг (Ворваньск) с огромными жироварнями и рыбосушилками. Иногда на рейде собиралось одновременно до 300 кораблей, а население поселка доходило до 15000 человек. Но хищническое истребление китов привело к тому, что воды между Гренландией и Шпицбергеном перестали привлекать к себе промышленников, и китоловный промысел стал развиваться в южных приполярных областях. Сейчас первое место в этой отрасли промышленности принадлежит Норвегии, которая по данным официальной статистики за время с 1909 по 1926 г.

добыла 5 500 000 бочек китового жира на сумму 575 миллионов крон. Китоловные суда заходят далеко на юг, как прежде они заходили на север, и, бороздя по всем направлениям воды Южного ледовитого океана, приобретают огромный опыт, запасаются разнообразными сведениями, которые потом служат на пользу науке. Мы можем указать здесь, что четыре плавания норвежского судна «Норвегия» в антарктических водах (1927—1931), давшие огромные научные результаты, были совершены на средства крупнейшего норвежского промышленника Кристенсена, интересовавшегося, конечно, прежде всего изучением области китобойного промысла, но сумевшего призвать к себе на службу и науку. Ведь это помогало ему увеличивать свою прибыль!

IX. ПЛАВАНИЯ У РУССКИХ СЕВЕРНЫХ БЕРЕГОВ В XVII ВЕКЕ

До сих пор мы не упоминали о путешествиях русских мореходов, хотя нет никаких сомнений, что наши поморы и жители крайнего севера около Печоры уже в стародавние времена занимались промыслом в приполярных областях и бесстрашно заходили далеко в открытое море. Вспомним, что спутники Баренца были спасены русскими промышленниками, что экспедиция Босмана получила от русских мореходов ценные сведения о состоянии льдов в Югорском Шаре. Наконец, обилие старинных крестов и остатки прежних становищ на новоземельском побережье указывают на частое посещение этих мест русскими моряками. Встречаются следы раннего пребывания русских и на островах Шпицбергенского архипелага — Груманта, как его называли у нас в старину. Но кроме устных преданий до нас почти не дошло ничего достоверного о ранних плаваниях жителей наших северных европейских и азиатских окраин. Сохранилось предание, что еще до основания Соловецкого монастыря в 1435 г. новгородские выходцы из семейства Старостиных ставили на западном берегу Груманта избы. Более точные данные о появлении русских промышленников на Шпицбергене, еще до открытия его Баренцом, содержатся в письме датского короля Фридриха II (1576) к некоему Людвигу Мунку в Вардехюсе. Король дает ему приказ начать переговоры с русским

кормщиком Павлом Нишецем, живущим в Коле и ежегодно бывающим в Гренландии (Груманте). Нишец будто бы уже предлагал норвежским горожанам из Троньема сообщить им различные сведения об этой земле и провести туда их суда. В XVII в. на мурманском берегу было много рыбачьих становищ. Поэтому вполне вероятно, что русские мореходы вроде Нишеца или Старостиных совершали в ту эпоху далекие плавания.

За год до плавания фан-Горна некий Вильям Гурдон, именовавшийся «Главным уполномоченным лоцманом для открытия реки Оби», прибыл с грузом товаров в Пустозерск и оттуда направился к Новой Земле. В устье Печоры он видел 24 русских ладьи, с 10—16 человеками команды на каждой, которые собирались плыть в «Мангазею», — на восток от Оби. Англичанам говорили, что товары в Карскую губу обычно отправляются морским путем, а затем идут частью по сухопутью, частью по двум рекам и одному озеру и затем прибывают к устью Оби. Известно, что беломорские промышленники, плававшие в Мангазею — первый русский город в Сибири, основанный в 1601 г., проходили под парусами через Югорский Шар, затем входили в речку Мутную, поднимались вверх по ее течению, протаскивали свои суда волоком по суше на протяжении $1^1/_2$ километров и спускали их в речку Зеленую, откуда проходили в Обскую губу. Но по другим сведениям на Обь ходили морским путем — даже проникали в Карское море через Маточкин Шар. Существует рассказ, сохранившийся в английских источниках, что какой-то русский в 1584 г. брался за 50 руб. провести сухим путем от Печоры в Обь. Там же сообщается и об одном западно-европейском судне, которое потерпело крушение при устье Оби, при чем команда его была перебита самоедами. От Вайгача же к Оби, яко бы очень легко пройти.

Плавание от Архангельска до Оби занимало 3-4 недели, а из Оби в Енисей — 2-3 недели. Как сказано выше, промышленники входили в Карскую губу и затем поднимали свои суда бечевой вверх по течению реки Мутной. Эта процедура занимала около восьми суток. Достигнув двух небольших озер, промышленники выгружали суда и перетаскивали их через перешеек шириной в $^1/_2$ километра в озеро Зеленое, из которого течет в Обскую

губу речка Зеленая. По этой реке они и доплывали до Оби. Есть сведения, что уже в 1614 году в Европу прибыл этим путем первый груз русской пушнины. Таким образом «Карские экспедиции» имеют за собой трехвековую давность! Там, где когда то с трудом пробивались сквозь льды неповоротливые голландские и английские корабли, теперь безопасно, точно и постоянно ходят пароходы!

Из Оби русские промышленники ходили и прямо на Новую Землю в своих «бусах» (от голландского buyzen). Впоследствии большой для них помехой стало распоряжение правительства об организации в летнее время сторожевых постов в Югорском Шаре и на Матвеевском острове для сбора пошлин и наблюдения за тем, чтобы кроме русских промышленников там никто не проплывал. Государственная власть того времени, очевидно, более поощряла сухопутную торговлю с сибирскими народами (указ 1620 г.). Такие меры, разумеется, ничуть не содействовали развитию духа предприимчивости и стремлению к изучению неведомых стран! Сборы взимались с вымогательством и нарушением самых элементарных прав и это отбивало у купцов всякую охоту отправляться на Обь ради промысла и без того чрезвычайно тяжелого и опасного. Амстердамский бургомистр Витсен сообщает, что в 1648 г. пустозерский воевода за три-четыре года составил себе капиталец в 12-15000 р.! Но перейдем пока к другой области — к водам, омывающим северные и северовосточные берега Азии, где со средины XVII века совершается ряд замечательных русских экспедиций, вызванных к жизни дальнейшим развитием Московского государства.

К концу предшествующего столетия завершается процесс превращения отдельных удельных княжеств, раздираемых междуусобными распрями, в одно крепкое государственное объединение, справившееся как с внутренними неурядицами, так и с внешним врагом. С завоеванием царств Казанского и Астраханского начинается естественное расширение государственных границ на восток — в сторону наименьшего сопротивления. Отдельные предприимчивые люди — торговцы и искатели приключений — пускаются в поиски счастья, расчитывая на большую возможность обделывать свои личные дела в тех странах,

где новая государственная власть еще слаба, а туземное население не в состоянии выдержать наскок алчных и беззастенчивых пришельцев. Отдельные искатели прибылей соединяются в группы, объединяют свои силы и средства и решительно продвигаются на восток, беспощадно грабя местное население и обрекая его на поток и разграбление. Это продвижение за пределы Урала приобретает скорость лесного пожара, и в изумительно короткий срок русские казацкие шайки покоряют Сибирь и через несколько десятилетий доходят до берегов Тихого океана. Путь на Дальний Восток, который европейцы ищут с запада по бурным волнам беспредельных океанов, русские находят на суше, проходя через столь же беспредельные пространства сибирских степных равнин и тундр. Золото и пряности привлекают к себе европейских мореплавателей,—драгоценная пушнина столь же властно манит к себе русских Колумбов и Кортесов, продвигающихся вперед на спине коня или на утлой лодке. Характер страны, ее необозримые равнины, пересеченные огромнейшими судоходными реками, чрезвычайно способствовали быстрому и неуклонному продвижению колонизаторов.

Их методы, их политика по отношению к порабощаемому туземному населению, их алчность и корысть ничем не отличаются от всего того, что проделывалось в Америке Кортесом или Пизарро. Но только там местное население было гораздо многочисленнее и в некоторых случаях гораздо культурнее, гораздо богаче чем в Северной Азии, и потому произвол и насилие приобретали формы более жестокие, протекали в условиях большей остроты и насыщенности. Да и сами завоеватели были культурнее наших «конквистадоров», а потому об их деяниях осталось больше письменных памятников, которые теперь дают нам возможность представить себе совершенно точно и ясно, какими методами и способами «открывалась» Америка, в частности, страны срединной и Южной Америки, хотя бы те же Мексика или Перу, монархия инков, высоко культурные государственные образования уничтоженные и разгромленные хищными испанцами.

Мирное продвижение Московского государства на восток вовсе не было таким мирным, каким его хотят изобразить не-

которые буржуазные историки, славословящие мудрость московских государей и умиляющиеся перед теми благами культуры, которые несли туземцам с собой русские завоеватели. Кровавый след оставался позади них, вслед за ними шествовали различные повальные болезни, которых не знали раньше туземцы. Некоторые племена были стерты с лица земли — от них не осталось ничего, кроме названия. Только малочисленность населения, огромные пространства, по которым оно было разбросано, да незначительность русских отрядов привели к тому, что русские завоевания не оставили после себя такого же следа в истории и в памяти людей, как истребительные походы и разгул испанцев в Америке.

Нам в самом начале этой книжки пришлось остановиться на выяснении причин, которые всегда и везде вызывали к жизни всяческие экспедиции и путешествия в чужие, неведомые и неисследованные страны. В XX века только наивный или легкомысленный читатель может серьезно верить в исследовательские наклонности, скажем, Ермака! Экономические причины, поиски новых рынков сбыта, новых источников прибыли, новых объектов хозяйственной эксплоатации, толкали отважного — и беззастенчивого — предпринимателя на путь географических исследований!

И вот вместе с военными отрядами, проникающими на восток, вместе с разгульными и удалыми полуразбойниками, полумятежниками, представителями свободолюбивой вольницы, в неведомые страны направляются купцы и промышленники, которые иногда идут впереди таких отрядов, иногда же следуют за ними по пятам. Россия, отделенная от Америки с запада пространством всей Европы и могучим Атлантическим океаном, достигла американских берегов с востока, и первая открыла человечеству, что Азия близко подходит к Америке и от азиатского берега можно легко и быстро добраться до американского побережья. Это открытие стало возможным после длинного ряда многих сухопутных путешествий и плаваний русских исследователей, хотя, конечно, они никогда не были исследователями в истинном смысле этого слова.

В самом начале XVII века в устье реки Таза было основано торговое поселение, Мангазея, о чем мы уже упоминали. Туда приходили на судах из Карской губы и с Оби. Приблизительно в то же время отряд казаков спускался по Енисею до Ледовитого океана и доходил до устьев реки Пясины. Вслед за Обью и Енисеем была открыта и третья сибирская река, величайшая из всех — Лена. Весной 1628 г. казачий десятник Василий Бугор с десятью казаками захватил всю область реки Лены и «привел к покорности» якутов и тунгусов, обложив их податью. Для удержания завоеванного края Бугор оставил на всем протяжении огромной реки 6 человек!

Мы не можем останавливаться здесь на сухопутных путешествиях, ибо они выходят за пределы нашей задачи. Нам и так уж пришлось сделать значительное отступление, оправдываемое желанием дать объяснение тем причинам, которые привели к далеким экспедициям в страны крайнего севера Азии. Перейдем теперь к морским путешествиям, совершенным русскими мореходами, исследователями той же категории, о которой мы только что упоминали выше. Из этих путешествий самым замечательным было плавание Дежнева, совершенное в 1648 г. За два года перед тем некий Исай Игнатьев плавал на восток от устья реки Колымы на лодках вдоль берега, причем доходил, вероятно, до Чаунской губы. Во время плавания он вел торговлю с чукчами и выменял у них много моржовой кости и мамонтовых клыков. Известие об этом заинтересовало и других предприимчивых людей, и летом 1647 года якутский казак Семен Иванович Дежнев отправляется за моржовыми клыками на реку Анадырь из устья реки Колымы на четырех кочах.[1] Однако, льды помешали продвижению на восток, и суда Дежнева вынуждены были вернуться. Но на следующий год промышленники Федот Алексеев и Анкудинов снарядили новую экспедицию в составе семи кочей и послали ее на восток искать реку Анадырь. На каждом из кочей было по тридцати человек, так что по тому времени состав экспедиции был

[1]) Кочами назывались широкие, плоскодонные безкилевые суда, достигавшие в длину до 20—25 метров. При попутном ветре ставили парус, но в остальных случаях кочи передвигались при помощи весел.

весьма солидный и по численности своей больше напоминал военный поход, чем промысловую экспедицию. О судьбе четырех кочей не сохранилось никаких сведений. Быть может, они вернулись, быть может, погибли. Три остальных судна дошли благополучно до Чукотского носа.

Дежнев вел записи плавания и отметил в них, что море было свободно от льдов и никаких препятствий при передвижении на восток не встречалось. За Святым носом (ныне мыс Шелагский) судно Анкудинова потерпело крушение, но все люди были спасены и посажены на уцелевшие кочи. После того суда разлучились: Дежнев продолжал путь вдоль Чукотского берега до реки Анадыря, к которой и прибыл в октябре того же года. Анкудинов же попал на Камчатку, где и умер от цынги. Таким образом, Дежнев со своими спутниками обогнул восточную оконечность Азии и за 80 лет до Беринга прошел проливом, отделяющим азиатский материк от Америки. Наверно, мореплаватели, плывя проливом, видели оба эти берега, так как судя по сообщению Дежнева, погода в это время стояла хорошая.

Отчет об этом замечательном плавании Дежнева, разрешившего важнейшую географическую загадку, долго лежал в Якутском архиве, пока его не извлек оттуда академик Миллер, участник первой камчатской экспедиции Беринга. Дежнев не отыскивал кратчайшего пути в Индию — едва ли он даже знал о существовании такой страны. Но он доказал, что Азия не соединяется с Америкой.

Год спустя Стадухин в семь дней проплыл от Колымы почти до Чукотского носа, при чем море, повидимому, опять было свободно от льдов. Недостаток продовольствия заставил Стадухина вернуться к Колыме. Из позднейших плаваний можно еще упомянуть плавание казака Тимофея Булдакова, отправившегося на восток с Лены и потерявшего свое судно во льдах около Индигирки.

Мы привели здесь краткие сведения о тех экспедициях XVII века, которые являются достоверными. Но надо думать, что в ту же эпоху совершались еще многие другие плавания русских промышленников вдоль северных азиатских берегов, к сожалению, оставшиеся неизвестными.

Любопытно отметить, что со времени плавания Дежнева долго ходила молва, будто бы часть его спутников, плывших на четырех лодках и отбившихся от других судов, не погибла, а попала в Америку. Там будто бы еще в 1779 г. жили люди, говорившие по-русски, поклонявшиеся иконам и носившие большие густые бороды.

Следующее по времени путешествие, на этот раз совершенное иностранцами, относится к 1653 г., когда три корабля, снаряженные датским королем Фердинандом III, прошли до Печоры. Но описание этого плавания, составленное врачом де-ля-Мартиньером и вышедшее в свет в Париже в 1671 г., полно обычных для того времени извращений и преувеличений. Недостаток места мешает нам привести из него несколько весьма курьезных отрывков, показывающих, до каких пределов может доходить смелая фантазия некоторых путешественников. К числу таких описаний можно отнести и отчет о плавании португальца Мельгюера в 1660 г., который якобы прибыл в Европу из Японии через Берингов пролив!

Но в 1664 г. одно голландское китоловное судно под командой Фламинга доходило до Новой Земли у мыса Желания, откуда затем прошло к ВЮВ до 74°. Плавание это известно тем, что измерение морских глубин и характер грунта заставили Фламинга предположить существование к северовостоку от Новой Земли какой-то еще неизвестной земли. Теперь мы знаем, что приблизительно здесь находится так называемая Северная Земля, у берегов которой, на островах С. Каменева, ныне установлена радиостанция, где зимуют советские ученые.

Спустя два года, в те же воды ходило еще несколько голландских судов, но сведений об их плавании до нас не дошло. Известно лишь, что перед отплытием из Голландии мореплавателям были вручены, между прочим, письма на еврейском языке. Какую цель должна была преследовать экспедиция и кому предназначались письма — неизвестно. В 1675 году китолов Корнелис Сноббегер высаживался на берегах Новой Земли и нашел там какую-то руду, содержавшую по его мнению драгоценные металлы. Решив пренебречь зверобойным и китобойным промыслами, ради которых он пришел сюда, Сноббегер нагрузил судно рудой и отбыл

в Голландию, где оказалось, что руда эта содержит такое ничтожное количество серебра, что процесс его выделения не оправдывает издержек производства. В том же столетии (вероятно, в конце его, точно год неизвестен) голландский шкипер Корнелис Роуле поднялся к северу вдоль берегов Новой Земли и дошел до 84½° или 85° северной широты. Там он нашел какую-то „сильно изрезанную землю", а вдали видел открытое море. С высокой горы было видно, что можно подняться к северу еще на несколько дней пути. Кругом было много птиц, которые нисколько не боялись приближения человека. Можно предполагать, что Роуле видел Землю Франца-Иосифа. Но вполне доверять свидетельству Роуле слишком рискованно. Не раз бывало, что даже очень авторитетные люди попадались на удочку и легкомысленно повторяли росказни моряков, желавших просто подшутить над простаками!

В последней половине XVII ст. в Англии снова пробудился интерес к отысканию пути через северовосточный проход. Известия о том, что около Новой Земли море бывает свободно от льдов, а также рассказы о двух голландских кораблях, якобы прошедших до 89° с. ш. (сообщение капитана Гульдена в 1650 г.), и мнение де-Вера о существовании открытой полосы воды вдоль азиатских берегов привели к тому, что английский капитан Джон Вуд решился отправиться на поиски северовосточного прохода между Шпицбергеном и Новой Землей. Между прочим Вуд высказывал уверенность в том, что на северном полюсе так же тепло, как и у полярного круга, и что вместо девятимесячного плавания можно дойти до Японии в 6 недель.

Выйдя в начале июня 1676 г. из устья Темзы, суда Вуда через месяц подошли к берегам Новой Земли. Но здесь фрегат Вуда «Спидвэлл» потерпел крушение, и команде его пришлось спасаться на берег. Второй корабль экспедиции скрылся из вида. Уцелевшая от крушения одна лодка не могла вместить всю команду фрегата, и моряки, в течение десяти дней не знали, что им предпринять для спасения. Раздавались даже голоса, что нужно уничтожить единственную лодку, чтобы всех постигла одинаковая участь. Капитан Вуд додумался до раздачи команде спиртных напитков для того, чтобы матросы все время пребы-

вали в состоянии непробудного пьянства и не думали об ожидавшей их ужасной участи. К счастью, тут появилось второе судно экспедиции, которое приняло к себе на борт потерпевших крушение, после чего Вуд вернулся в Англию.

Крах задуманного Вудом предприятия привел к тому, что он из ревностного защитника северовосточного прохода превратился в самого яростного противника его и стал доказывать, что Новая Земля составляет единое целое со Шпицбергеном и северовосточный проход существует только в воображении голландцев.

Путешествие Вуда было последним, предпринятым из Европы в Китай через северовосточный проход. До экспедиции Норденшельда в 1878—1879 гг. больше никто не пытался совершить непрерывное плавание этим путем. С тех пор и Новая Земля перестала привлекать к себе внимание европейских мореплавателей, и исследование ее всецело перешло к русским. Впрочем, в 1688 г. Новую Землю вторично посетил голландец Фламинг, который с высокой горы видел Маточкин Шар, хотя точных сведений об этом в нашем распоряжении нет.

Выше мы уже говорили предположительно о ранних плаваниях русских мореходов в северных приполярных водах. В XVII же веке русские промышленники часто бывали на Новой Земле и проникали даже в Карское море. Впрочем, указом, изданным в царствование Михаила Федоровича (1620 г.) воспрещалось беломорцам и печорцам ходить на восток, к устьям Оби и Енисея. Из-за этого русские мореходы перебрасываются на далекий северозапад, где им не мешают промышлять сборщики казенных пошлин, и снова начинают совершать плавания к берегам Шпицбергена, который посещается ими до конца царствования Петра I.

Уже упоминавшийся нами ранее амстердамский бургомистр Витсен описывает одно замечательное плавание со слов кормщика Родиона Иванова, совершившего его. Этот Иванов в 1690 г. занимался промыслом у восточного берега Карского моря и, потерпев там крушение, вынужден был остаться на зимовку со своими 14 сотоварищами. Зимовка прошла в очень тяжелых условиях. Промышленники первое время очень страдали от

голода и не раз употребляли в пищу шубы и сапоги, вымачивая их в пресной воде. От дурного питания и недостатка движения развилась цынга, от которой и погибло 11 человек. На следующий год Иванов и трое его спутников были спасены русским промысловым судном.

Путешествие Иванова — единственное известное нам плавание русского до XVIII в. В половине этого столетия некий кормщик Лошкин проплыл вдоль восточного берега Новой Земли, но подробностей его плавания не сохранилось. Но к этому мы еще вернемся.

X. ВЕЛИКАЯ СЕВЕРНАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ БЕРИНГА

Теперь мы перейдем к описанию знаменитой экспедиции Витуса Беринга, которая по обширности своих замыслов и по объему выполненных ею работ не имеет себе равной в летописях географических исследований. Поводом к этой экспедиции, заслужившей название Великой северной, послужило желание Петра Великого узнать, соединяется ли Азия с Америкой. Петр сам составил инструкцию и поручил генерал-адмиралу графу Апраксину привести ее в исполнение. Во главе экспедиции был поставлен капитан Витус Беринг, датчанин по происхождению, перешедший на русскую службу. Позднее, уже в царствование Анны Иоанновны, задачи экспедиции были расширены и на нее было возложено описание морского берега от Архангельска к востоку до Американского материка и разных островов, рассеянных по Восточному океану. Не нужно забывать, что в эту эпоху побережье Тихого океана от Японии на север еще не было нанесено на карту, а северовосток Азии был мало известен. Но русские не раз слышали от туземцев, живущих на побережьи Азии, об островах, лежащих на севере, и потому Ново-Сибирские острова были известны уже в 1650 г.

Беринг выехал из Петербурга в 1725 г., уже после смерти Петра Великого, и повел с собой целый флот, который вез все необходимое для экспедиции и даже материал для постройки новых судов. После больших трудностей Беринг добрался до Охотска, откуда отправился в Нижне-Камчатск, где в 1728 г.

им был спущен на воду бот «Гавриил». В этом боте Беринг прошел к северовостоку, нанося берега Азии на карту. Достигнув 67°18′ с. ш., он увидел вдали берега Америки и убедился в том, что азиатский берег уклоняется к северозападу. Между прочим во время зимовки в Нижне-Камчатске Беринг слышал, что в ясные дни на востоке бывает виден берег и что, кроме того, к побережью Камчатки нередко заносит течением деревья со свежей листвой. Затем по собственному опыту он убедился, что в море, где он плавал, не разводило такого большого волнения, какое можно было бы ожидать в открытом океане. Из всего этого он заключил, что неподалеку от Камчатки в восточном направлении от нее лежит какая-то земля. В июне 1729 г. Беринг вышел в море и пошел прямо на восток с целью осмотреть эту землю. Однако ему удалось пройти в этом направлении не больше 200 *км*, так как сильный ветер с северовостока заставил его повернуть на запад. Обойдя южный мыс Камчатки, Беринг благополучно прибыл в Охотск, явившись первым европейцем, плававшим в этих областях. Именем его, по справедливости, назван пролив, отделяющий Азию от Америки.

Решив, что поставленная ему задача выполнена, Беринг вернулся в Петербург, где однако к его донесениям отнеслись довольно критически. Все же ему удалось добиться того, что его два «предложения», в которых он высказывал мнение о снаряжении новой экспедиции для исследования северного и северовосточного азиатских берегов, были одобрены сенатом и Адмиралтейств-коллегией. В результате в декабре 1732 г. последовало распоряжение о назначении второй камчатской экспедиции, при чем в задачу ее входило отыскать судоходный морской путь из Белого моря в порты Восточной Сибири. Работы экспедиции должны были вестись с моря и с суши от различных исходных пунктов. Этими пунктами были: Архангельск, для изучения участка пути от Белого моря до реки Оби; затем Тобольск, для участка устье Оби — река Енисей; далее Якутск, для изучения побережья Азии от устья Енисея до устья Лены, и от устья Лены через Берингов пролив к Камчатке. Пятая партия под начальством самого Беринга вышла весной 1733 г. из Петербурга и направилась на восток, но вследствие разных

затруднений и препятствий только в 1740 г. смогла выйти в море из Охотска.

Работы экспедиции длились около десяти лет (1734—1744) и дали огромные результаты. Был нанесен на карту почти весь северный азиатский берег и окончательно доказано, что Азия отделяется от Америки проливом, наиболее узкая часть которого не достигает 100 *км*. Посредине этого пролива, между островами св. Диомида, проходит на 169° з. д. государственная граница между СССР и САСШ. К сожалению, многочисленные отчеты экспедиции своевременно не были опубликованы и долго лежали погребенными в архивах.

Мы проследим работы Великой северной экспедиции с запада на восток и остановимся прежде всего на экспедиции лейтенантов Муравьева и Павлова (1734 и 1735 гг.). Экспедиция эта выйдя в море на двух «кочах», т. е. обычных промысловых судах, подобных тем, на которых совершил свое плавание Дежнев, прошла благополучно Югорским Шаром в Карское море, дойдя до восточного его берега и достигнув широты 72°35′, но затем за поздним временем вернулась к реке Пе оре, где и зазимовала. В июне следующего года суда опять вышли в море, но должны были снова вернуться к месту прежней стоянки из-за встретившихся им льдов.

В 1736 г. оба командира были отданы под суд «за непристойные поступки» и вместо них прислан лейтенант Малыгин. В то же время из Архангельска были отправлены два палубных бота под командой лейтенантов Скуратова и Сухотина, которые и дошли до Югорского Шара, где общее командование над экспедицией принял Малыгин. Перезимовав в реке Каре, экспедиция пошла летом 1737 г. прямо на север и благополучно обогнула полуостров Ямал. Повидимому, это был один из первых случаев такого плавания, так как русские промышленники, следуя в Обскую губу, обычно протаскивали свои суда волоком через перешеек между речками Мутной и Зеленой. Пройдя Ямал, Малыгин пошел дальше на восток и, обогнув Олений мыс, вошел в реку Обь.

В 1738—1739 гг. лейтенант Скуратов и подштурман Головин прошли из Обской губы обратно в Архангельск, и на этом

закончилась деятельность западного отряда Великой северной экспедиции, продолжавшаяся целых пять лет.

Поручение совершить путь от устья Оби до реки Енисея было возложено на лейтенанта Овцына, одного из тех трех искусных морских офицеров, которых Берингу было предписано «употребить для изведания пути по Ледовитому морю». Летом 1734 г. Овцын отправился из Тобольска на дуббель-шлюпке «Тобол», но, дойдя только до 70° с. ш., вынужден был вернуться из-за льдов и зимовать в Березове. После этого он снова предпринимал неудачные попытки в 1735 и 1737 гг. и так и не достиг устья Енисея. Тогда адмиралтейств-коллегия командировала в Тобольск мастера Ивана Кошелева, который и построил там бот. На этом боте Кошелев вместе с Овцыным летом 1738 г. благополучно спустился по Оби и беспрепятственно вошел в Енисей. Оттуда был послан на том же боте штурман Минин с приказом итти навстречу лейтенанту Прончищеву, на которого была возложена задача пройти из Якутска до Енисея. Минин дошел только до устья реки Пясиды, откуда и повернул обратно. В следующие затем годы он дважды выходил в океан и доходил даже до 75° 15′ с. ш., но из-за непроходимых льдов не смог добраться до устья Лены.

Лейтенант Василий Прончищев, которому было дано предписание совершить путь от Лены до Енисея, вышел в плавание из Якутска вниз по Лене в июне 1734 г. и с большим трудом выбрался в океан в середине августа. Направившись оттуда на северозапад, он проплыл между Ново-Сибирскими островами, расположенными к северу от области, лежащей между реками Яной и Индигиркой, и остался зимовать у Русской деревни в устье реки Оленека под 72°30′ с. ш. На следующий год Прончищев смог выйти в океан только 12 августа и, продолжая путь на запад, попал, не доходя до Хатанги, во льды, из которых едва выбрался. На север простирались такие сплошные ледяные поля, что экспедиции пришлось держаться ближе к берегу. Тем не менее, Прончищев продолжал итти на запад и 31 августа достиг мыса и залива св. Фаддея и острова св. Лаврентия, при чем ошибочно решил, что он находится в устье Таймыра. 1 сентября Прончищев был на 77°29′ с. ш., но скопление льдов заста-

вило его повернуть обратно к Хатанге, а потом и к реке Оленеку, куда экспедиция и прибыла в средине сентября, потеряв своего начальника. После смерти Прончищева команду принял штурман Челюскин, который летом 1737 г. привел судно экспедиции благополучно в Якутск. Позднее Челюскин поступил в распоряжение лейтенанта Лаптева и в мае 1742 г. открыл самую северную оконечность Азии, названную потом в честь отважного исследователя мысом Челюскина.

На место Прончищева был прислан из Петербурга лейтенант Харитон Лаптев, с предписанием пройти до Енисея, если не морем, то берегом. Выйдя в плавание в июле 1739 г., Лаптев дошел до реки Хатанги, где чуть не застрял во льдах, едва успев войти в реку и встать там на зимовку. С наступлением лета 1740 г. он дважды пытался выйти в море, но оба раза неудачно. При третьей попытке его дуббель-шлюпка потерпела крушение, и Лаптеву пришлось спасаться с командой берегом, которого им удалось достигнуть только потому, что уже с 30 августа наступили такие жестокие морозы, что море кругом замерзло. Укрываясь от сильнейших ветров и морозов в ямах, вырытых в земле, участники экспедиции больше месяца претерпевали всякие невзгоды, питаясь теми съестными припасами, которые они время-от-времени доставляли со своего судна, пока его не унесло в море. Выйдя затем в поход к Хатанге, они прибыли туда через 25 дней, потеряв по дороге от холода, голода и болезней 12 человек. На этом и закончилась попытка пройти от устья Лены к устью Енисея.

Замечательное плавание совершил лейтенант Дмитрий Лаптев, прошедший на 37 градусов долготы вдоль северного побережья Азии. Лаптев сменил лейтенанта Петра Лассенниуса, на которого было возложено важнейшее задание—пройти от реки Лены до Камчатки через Берингов пролив. Лассенниус, датчанин по происхождению, добровольно вызвавшийся итти в плавание, вышел в конце июня 1733 г. из Якутска, но уже 14 августа вынужден был остановиться на зимовку у устья реки Хариулах. Скоро среди команды началась цынга, одной из первых жертв которой пал сам Лассенниус. Вслед за ним погибли за три месяца еще 41 человек. К концу зимовки от всей

команды остались в живых только священник, подштурман и шестеро матросов.

Начальником экспедиции был тогда назначен по распоряжению капитана Беринга, бывшего еще в Якутске, Дмитрий Лаптев, который и вышел летом 1736 г. из Якутска. Желая как можно скорее обогнуть Святой нос, Лаптев направился прямо на северовосток, но вскоре увидел необозримые поля сплошных льдов. Посоветовавшись с подчиненными, Лаптев вернулся к Лене, где и остался зимовать. Среди команды стала быстро развиваться цынга, но, наученный несчастным примером Лассеннуса, Лаптев поил команду отваром из кедровых шишек, кормил ее сырой мерзлой рыбой и заставлял быть в постоянном движении. В результате экспедиция не потеряла за зиму ни одного человека.

Беринг, узнав о результатах плавания Лаптева, приказал ему вернуться в Якутск и затем послал его оттуда в Петербург. Там решено было снова отправить Лаптева в Сибирь с предписанием описать северо-азиатское побережье сухим путем, если не удастся пройти из Лены на Камчатку морем. Вернувшись в Якутск летом 1739 г., Лаптев немедленно пустился в плавание. В середине августа он остановился у устья реки Яны, а затем продвинулся еще немного на восток, обогнув Святой нос, но вскоре судно замерзло во льдах у самого берега. Через несколько дней льды сорвали его с якорей и отнесли в море, где судно опять замерзло на расстоянии 65 *км* от берега. С большим трудом моряки перевезли с судна провиант и разное снаряжение к месту своей зимовки в устье реки Индигирки. Летом 1740 г. Лаптеву удалось спасти судно, и, приведя его в порядок, он пустился в дальнейшее плавание. Почти целый месяц экспедиция без всяких помех плыла на восток, но затем льды заставили ее войти в устье реки Колымы, где Лаптев и зазимовал. На следующий год экспедиция отправилась дальше, но, пройдя не больше трех градусов по долготе, вынуждена была возвратиться к реке Колыме из-за непроходимых льдов. По другим сведениям, Лаптев, опасаясь нападения чукчей, вернулся сухим путем в Анадырский острог.

Если принять во внимание примитивное оборудование и снаряжение различных экспедиций, входивших в состав Великой

северной экспедиции, то надо признать, что ею были достигнуты поразительные результаты. Корабли, строившиеся обычно в местах, служивших исходными пунктами, ни по конструкции своей, ни по размерам не отвечали условиям полярного плавания. Команды не имели достаточного опыта, быстро переутомлялись или погибали от болезней. С цынгой боролись плохо, да и не умели бороться, а одежда и питание заставляли желать многого. И тем не менее, лишь самая малая часть азиатского берега осталась неисследованной Великой экспедицией!

Сам Беринг, вместе с капитаном Чириковым, выбрал областью своей работы Тихий океан. Мы уже упоминали выше, что Берингу удалось только в 1740 г. выйти в море из Охотска. Придя в Петропавловскую гавань на Камчатке, Беринг перезимовал здесь и в начале июня 1741 г. отправился в плавание на двух судах в восточном направлении. Буря разлучила корабли, и Беринг долго крейсировал у берегов Камчатки, поджидая спутника. Тем временем капитан Чириков достиг американского берега около того места, где сейчас находится город Ситка. Чириков видел вдали Алеутские острова, но не пошел к ним, а поворотил обратно на Камчатку из-за цынги, начавшей свирепствовать среди экипажа. Беринг же, не дождавшись Чирикова и потеряв надежду найти его, тоже достиг Америки у мыса принца Уэльского и оттуда пошел к югу вдоль Алеутских островов, не предполагая однако, что это огромный архипелаг. Тогда же им были открыты и Командорские острова. У берегов одного из них Беринг на обратном пути потерпел крушение. Это был пустынный и мало доступный остров Авача, ныне называемый островом Беринга. Продолжать плавание на гребных судах было очень опасно и потому пришлось высаживаться на берег почти без всяких запасов провианта и снаряжения. В довершение всех бед экипаж был истощен и сильно пострадал от цынги. Бо́льшая часть спутников Беринга здесь и погибла. Едва успевали хоронить умерших, чтобы охранить трупы от диких зверей, рыскавших вокруг лагеря. 19 декабря 1741 г. умер под открытым небом и сам Беринг, почти изъеденный вшами, как писал его спутник, ученый Стеллер. К страданиям от тяжелой болезни присоединились еще муки голода

и холода и сознание полной обреченности. Заслуги Беринга в области географического исследования бесценны, и человечество по справедливости обессмертило его имя.

Здесь кстати будет упомянуть об одном случае длительного пребывания в полярных областях в условиях самого примитивного существования. Случай этот произошел в сороковых годах XVIII ст., вскоре после того как погиб Беринг, но место действия на этот раз относится к водам, омывающим Европу. В 1743 г. один мезенский купец отправил небольшое промысловое судно на Шпицберген для боя моржей и другого морского зверя. Бурей судно снесло к восточным берегам этого архипелага, почти недоступным из-за льдов. Окруженные со всех сторон льдами, несчастные промышленники не знали, на что им решиться, и после долгих колебаний остановились на зимовке, как на единственном выходе из создавшегося положения. Им было известно, что где-то неподалеку на берегу выстроена их же соотечественниками хижина. Часть экипажа осталась на судне, а четверо моряков отправились на берег отыскивать хижину, которую действительно вскоре нашли. Отдохнув здесь, они пустились в обратный путь за своими сотоварищами, но к своему великому ужасу обнаружили, что судно унесло в море льдами. Очевидно ночью поднялся сильный ветер, который и разогнал льды. Нынешние промышленники, наученные долгим опытом, отлично знают, что в полярных областях с судна, затертого льдами, очень рискованно отлучаться надолго, как и очень опасно спускать экипаж на берег без достаточного снаряжения, даже когда кругом чистое море.

Вернувшись в хижину, четверо промышленников были вынуждены прожить здесь шесть лет и три месяца! Место их пребывания по всей видимости находилось под 77.5° с. ш. Кругом расстилалась дикая холодная пустыня, а жить приходилось в тех условиях, в которых оказались несчастные. В хижине была сложена печь, а на отопление ее шел плавник, в изобилии выкидываемый морем. За свое пребывание на острове промышленники убили 250 оленей, множество белых и голубых песцов и десять белых медведей. Эти сведения чрезвычайно интересны, потому что теперь на Шпицбергене очень мало оленей, а песцы

почти не встречаются. От холодов зимовщики не страдали, но снега выпадало так много, что их хижину приходилось откапывать из-под него.

В августе 1749 г. к месту их бедствий подошло русское судно, которое и спасло троих оставшихся к тому времени в живых. Судно это было снаряжено «Сальной графа П. И. Шувалова конторой», получившей от императрицы Елизаветы монополию на промысел китов, моржей и прочих животных в Белом и Ледовитом морях. Русские полярные Робинзоны так точно вели счет дням, что за шесть лет и три месяца ошиблись только на два дня, не приняв в расчет двух високосных годов.

XI. ПЛАВАНИЯ РУССКИХ МОРЕХОДОВ В XVIII СТОЛЕТИИ

Мы уже упоминали о том, что в исследованиях северозападного прохода наступил многолетний перерыв и почти за все XVII ст. и за первые сорок лет XVIII не предпринималось никаких новых попыток в этом направлении. Лишь в том году, когда погиб Беринг, на поиски северозападного прохода была снаряжена английским адмиралтейством экспедиция капитанов Мидльтона и Мура, организованная по инициативе некоего Доббса, доказывавшего, что Гудзоновская меховая компания нарочно препятствует всем попыткам отыскать проход из боязни ущерба для торговли этой компании. Экспедиция не дала никаких значительных результатов, но для поощрения дальнейших исследований в этой области в 1745 г. был издан парламентский акт, объявлявший награду в 20000 фунтов стерлингов тому великобританскому подданному, который откроет путь из Гудзонова залива в Восточный океан. Этой наградой парламент предполагал парализовать влияние Гудзоновской компании, если бы та действительно из своих корыстных интересов мешала делу исследования, подкупая начальников нежелательных ей экспедиций. Позднее в 1776 г. этот акт был изменен в том смысле, что награда назначалась за открытие пути из Атлантического океана в Тихий в любом направлении к северу от 62° с. ш.

Обещанная награда соблазнила компанию из ста человек, которые купили в складчину два судна и отправили их в 1746 г.

в плавание под командой капитанов Мура и Смита. Но и эта экспедиция ограничилась только плаванием по Гудзонову заливу и не нашла выхода из него на север.

Плавания русских промышленников в восточных водах и сухопутные их поездки по северным берегам Сибири тем временем продолжались, и около 1750 г. якутский купец Ляхов открыл между реками Хатангой и Анабарой полуостров, на котором в изобилии была найдена мамонтовая кость. Спустя несколько лет якут Этирикан открыл к северу от Святого носа острова, где также были найдены кости мамонтов. Острова эти называются теперь Ляховскими. Узнав об этом, якутский купец Никита Шалауров спустился по Лене в поисках таких сокровищ. Проведя два года в устье Лены, Шалауров с большим трудом вышел в океан и пошел к востоку, пока позднее время года не заставило его зайти на зимовку в реку Колыму. В 1762 г. он опять вышел в море и доходил до острова, лежащего на запад от Шелагского мыса, но снова был вынужден вернуться на место прежней зимовки. В июле 1764 г. он возобновил свою попытку. Дальнейшая участь смелого мореплавателя неизвестна. Шалауров первый описал Чаунскую губу и нанес на карту азиатский берег от реки Яны до Шелагского мыса.

В 1763 г. начальник Охотского порта, получив предписание осмотреть Анадырский острог, отправил сержанта Андреева с этим заданием. Андреев, выехав из Нижне-Камчатска, добрался до Ледовитого океана и достиг первого из Медвежьих островов. Продолжая путь по льдам, он затем благополучно прибыл на пятый или самый северный из этих островов. Интересно отметить, что на Медвежьих островах Андреев видел юрты, но не мог определить, какой народ в них обитает. С высокой горы на пятом острове Андреев видел к югу возвышенность около реки Колымы, а на севере что-то синело, но путешественник не решился утверждать, что это была земля. Вероятно на следующий год Андреев повторил свое путешествие, потому что в инструкции, данной позднее капитану Биллингсу, было упомянуто об этой земле. По этой же, должно быть, причине в 1767 г. в Ледовитое море были посланы три геодезиста, которые в течение трех лет занимались исследованием области

около Медвежьих островов и определили широту самого северного из них в 71° 58'. Оттуда они еще на 50 *км* проходили к северу, но никаких признаков земли не нашли.

Не все русские экспедиции этого периода занимались изучением азиатских берегов. В 1764 г. Екатерина II, ознакомившись с описанными выше бедствиями четырех русских зимовщиков на Шпицбергене, предписала отправить туда экспедицию. Автор, у которого мы заимствуем сведения об этой экспедиции, пишет, что «бедственное пребывание промышленников на бесплодной земле сей тронуло чувствительное сердце монархини». Но ниже он невольно открывает истинные причины, которые руководили действиями чувствительной императрицы. Она «желала доставить новые способы и удобности для отважных промышленников Архангельской губернии», которые им могло дать открытие северозападного или северовосточного прохода. Стало-быть и тут экономические интересы превышали все иные, как это наблюдалось и наблюдается у всех народов во все времена и в области полярных исследований.

В мае 1764 г. на Шпицберген была отправлена небольшая флотилия из пяти судов, на которые была возложена задача подготовить все для главного отряда экспедиции. Эта флотилия благополучно достигла западных берегов Шпицбергена, где оставила готовые срубы для постройки домов, бани и хлебного магазина и различное снаряжение, а затем вернулась в Архангельск. Зимовать на Шпицбергене должен был унтер-лейтенант Моисей Рындин с командой. В мае 1765 г. из Колы вышли три судна главной экспедиции под начальством Чичагова, впоследствии известного адмирала, отличившегося в войне со шведами в 1788—1789 гг. Чичагов должен был обойти Шпицберген, а затем итти к востоку с заданием достичь Камчатки! Проведя три месяца в безуспешной борьбе со льдами, Чичагов вынужден был ни с чем вернуться домой. Адмиралтейств-коллегия, ознакомившись с журналами Чичагова, нашла, что он слишком рано вернулся назад, а кроме того упрекнула его за то, что он не решился плыть к западу от Шпицбергена и не сделал попытки пройти к северу от Гренландии. В результате Чичагову было приказано отправиться опять в плавание. В 1767 г. экспедиция

снова вышла в море, но не смогла из-за льдов пройти к северу выше 80° 20′. Тщетные попытки Чичагова привели к мнению, что полярные страны северного полушария неприступны.

Плавания на Новую Землю были возобновлены в 1757 г., когда кормщик Юшков отправился туда по распоряжению Шуваловской сальной конторы в поисках серебряной руды, выходящей якобы на поверхность земли, «как некоторая накипь». Юшкову сверх всяких промысловых льгот была обещана награда в 250 рублей. Но по дороге к Новой Земле Юшков умер. Около 1760 г. кормщик Савва Лошкин, олончанин по происхождению, решив, что на восточном берегу Новой Земли зверя должно быть больше, так как туда никто еще из промышленников не проникал, надумал отправиться туда. Пройдя Карские Ворота, он поплыл к северу и перезимовал две зимы на восточном берегу. За три лета, проведенных Лошкиным в новоземельских водах, ему удалось, как-будто бы, обойти кругом всей Новой Земли. Однако, отсутствие точных и подробных сведений заставляет нас осторожно отнестись к такому утверждению.

Мысль об отыскании на Новой Земле драгоценных металлов очень занимала в это время архангельских купцов. Западно-европейское стремление в Индию и Китай у наших доморощенных капиталистов выражалось в более скромных масштабах. В 1768 г. один из богатейших купцов, Бармин, снарядил для этой цели «кочмару»—так назывались в Архангельске трехмачтовые судна, подымавшие до 500 пудов груза. Начальство над ней было поручено штурману Розмыслову с предписанием от правительства—произвести опись берегов Новой Земли и Карского моря, а от Бармина—найти серебряную руду. Розмыслов вышел в море в июле 1768 г. с командой в 13 человек и 17 августа прибыл к берегам Новой Земли у Гусиного носа. Оттуда он направился на север и дошел до Маточкина Шара, который и был им благополучно пройден. С высокой горы у восточного устья пролива было видно, что Карское море совершенно свободно от льдов. Но плохое состояние кочмары помешало Розмыслову использовать благоприятный случай, и в середине сентября экспедиция остановилась на зимовку, избрав для нее небольшую Тюленью бухту на восточном берегу Бе-

лужьей губы под 73° 18′ с. ш. Зимовка продолжалась целых 316 дней и прошла в очень тяжелых условиях. Бо́льшая часть команды заболела, и восемь человек из нее, в том числе кормщик Чиракин, умерли. Лишь 2 августа 1769 г. Маточкин Шар очистился от льда, и Розмыслов мог выйти в Карское море, будучи сам болен и имея, кроме подштурмана, всего четырех человек. Насколько Розмыслову позволяло состояние его здоровья, он осмотрел не только берега, но и горы, лежащие у Маточкина Шара, при чем нигде не нашел «никаких отменностей и курьезных вещей, например как руд, минералов, отличных и неординарных камней и соленых озер и тому подобных, а особливо ключей вод и жемчужных раковин». Тщетно искал он и какой-то «удивительной красоты камень», о котором ему рассказывал кормщик Чиракин. Проплыв несколько десятков миль на восток, экспедиция встретила льды, заставившие ее вернуться к устью Маточкина Шара. К этому времени судно Розмыслова пришло почти в полную негодность—открылась течь, которую замазывали глиной, обшивая пластырь досками. По счастью в Маточкин Шар прибыла лодка крестьянина Водохлебова, и Розмыслов, бросив свое судно, перебрался с уцелевшей командой к промышленникам, которые и доставили экспедицию в Архангельск.

Эта экспедиция не оправдала возлагавшихся на нее надежд, хотя Розмыслов первый измерил длину Маточкина Шара, при чем его измерения выполнены были насто́лько точно и тщательно, что последующим экспедициям не пришлось в них ничего исправлять. Заслуги Розмыслова все же чрезвычайно велики, если вспомнить, что он приложил все старания выполнить возложенные на него задачи, изнемогая от болезни, потеряв бо́льшую часть команды и имея в своем распоряжении никуда негодное судно.

После путешествия Розмыслова почти на пятьдесят лет наступает перерыв и на Новую Землю не предпринимается никаких экспедиций, кроме ежегодных плаваний туда промышленников, уже не помышлявших больше о добывании золота и серебра на берегах Новой Земли, а довольствовавшихся ловом морского зверя.

В том самом году, когда Розмыслов искал на Новой Земле «отменностей» и минералов, другая экспедиция на западе искала медную руду на крайнем северном побережьи Америки. Предприятие это было организовано Гудзоновской компанией, отправившей на север своего служащего, Самуэля Хэрна, который и пропутешествовал там целых три года. В задание его входили тоже поиски северозападного прохода. Хэрн открыл реку, названную им рекою Медных рудников, и прошел по ней до впадения ее в Ледовитое море. Но описание его в этой части очень кратко и мало удовлетворительно, хотя, вообще говоря, Хэрн дал много обстоятельных и любопытных сведений о нравах и обычаях северо-американских племен.

XII. АМЕРИКАНСКИЕ И ЕВРОПЕЙСКИЕ ЭКСПЕДИЦИИ КОНЦА XVIII СТОЛЕТИЯ

Спустя двадцать лет Северозападная меховая компания, созданная для работы в Канаде, перешедшей по Утрехтскому миру 1713 г. от Франции к Англии, послала своего служащего, Александра Мекензи, для получения «обстоятельнейших сведений о внутренности Америки» с целью приобретения мехов прямо из первых рук. Мекензи открыл большую реку, названную его именем, и совершил продолжительное путешествие по суше от Атлантического океана через Скалистые горы к Тихому океану. Сведения, доставленные Мекензи о виденном им на крайнем севере море, тоже мало удовлетворительны. Один из критиков ядовито замечает, что путешественнику не пришла в голову «счастливая мысль обмокнуть только палец свой в воду и отведать оную». Этим простым способом было бы решено недоумение, действительно ли Мекензи видел море или же это было большое пресноводное озеро, вроде Невольничьего озера, открытого Хэрном.

Здесь кстати будет отметить, что меховые компании постоянно организовывали подобные экспедиции, в результате которых на карту был нанесен, хотя и приблизительно, почти весь северный берег Американского материка. Служа своим корыстным и узким интересам, компании невольно оказали большие услуги делу географического исследования, значение чего особенно сказалось при позднейших экспедициях.

Но вернемся немного назад. Мы упоминали выше об экспедиции капитана Чичагова к Шпицбергену. Вскоре после нее Английское королевское ученое общество возбудило ходатайство о снаряжении экспедиции с заданием узнать, на какое расстояние можно приблизиться к Северному полюсу. Ходатайство было уважено, и в 1773 г. к берегам Шпицбергена вышли два судна, под начальством Джона Фипса. На одном из кораблей служил мичманом прославившийся позднее лорд Нельсон, одержавший решительную победу над французами в морском сражении при Трафальгаре.

Экспедиция Фипса считается первой научной экспедицией, отправленной к берегам Шпицбергена, долгое время остававшегося неизученным, хотя по английской версии европейские моряки знают об этом архипелаге уже со времен Ченслера. В начале XIX ст. ученый китолов Скорсби и его сын совершили семнадцать путешествий в эти воды, сделав чрезвычайно много для изучения области между Гренландией и Шпицбергеном.

Фипс поднялся к северу только до 80° 48′ у острова Моффена и видел вдали Семь островов. Пройдя к востоку до 19° в. д., экспедиция попала во льды, из которых выбралась с огромным трудом в самый последний момент, когда уже решено было спасаться на гребных судах. Прибыв в Англию, начальник экспедиции высказал мнение, что «ледяной вал, занимающий 20° по долготе на параллелях 81°—80°, не имеет никаких отверстий и делает преграду всем покушениям плыть севернее оного».

Незначительные результаты путешествия Фипса не охладили рвения английского адмиралтейства, которое в 1776 г. организовало новую экспедицию для открытия кратчайшего пути в Индию, но на этот раз поиски его предполагалось вести не обычным порядком, а через Берингов пролив к западу или востоку. В связи с этим заданием было изменено и объявление о награде в 20000 фунтов стерлингов за открытие пути в Тихий океан из Гудзонова залива, о чем мы упоминали в своем месте. За достижение 89° с. ш. была объявлена дополнительная награда в 5000 фунтов. Во главе экспедиции был поставлен знаменитый мореплаватель Джемс Кук, совершивший уже два заме-

чательных плавания и побывавший в южных полярных областях, где он доходил до 71°10′ ю. ш.

Отправившись в плавание летом 1776 г., Кук прибыл в августе 1778 г. в Берингов пролив и сделал попытку пройти некоторое расстояние к востоку вдоль северных берегов Америки, но был остановлен льдами. Повернув оттуда к югу, экспедиция отправилась на зимовку на Сандвичевы острова, где Кук и был, как известно, убит. Его помощник, капитан Кларк, принявший начальство над экспедицией, в марте 1779 г. пошел к Камчатке, а оттуда далее на север. Но достигнув 70.5° с. ш., он отказался от дальнейшего плавания и повернул обратно. По дороге в Англию он умер у берегов Камчатки, и описание третьего путешествия Кука было издано в свет капитаном Кингом, который, вопреки мнению Кука, уверял, что сплошные льды закрывают всякий доступ из Берингова пролива к западу или востоку.

К этому времени русскими было основано на азиатском берегу Берингова пролива несколько промысловых станций-острогов. Один писатель замечает, что как соболь довел русских до Камчатки, так еще более дорогой камчатский бобер провел их далее через весь ряд Алеутских островов до берегов Америки. Якутские и иркутские купцы давно уже занимались промыслом камчатского бобра и часто, соединившись в компанию, строили в Охотске судно и высылали на нем промышленников к восточному берегу Камчатки. Такое путешествие продолжалось обычно от 5 до 6 лет. Проникая все далее и далее на восток, русские промышленники открыли в 1745 г. западные Алеуты, в 1759 г. Лисьи острова, в 1760 г. острова Адриана Толстых, в 1763 г. остров Кадьяк и в 1768 г. полуостров Аляску, которая в том же году была официально присоединена к России. Если бы эти промышленники обладали лучшим снаряжением, более мореходными судами и достаточными научными сведениями, то, разумеется, их плавания могли бы дать блестящие результаты. Но и при всем своем примитивном снаряжении эти первые русские исследователи сделали изумительно много.

На американской стороне крупным промышленником Астором были тоже устроены промысловые станции, а позднее образо-

валась Русско-американская компания, начавшая совместную работу.

Описанное выше путешествие Кука вероятно послужило причиной новой русской экспедиции в восточные воды северовосточного прохода. Екатерина II задумала эту экспедицию «для блага отдаленных подданных с оих», прикрывая такими красивыми словами свою великодержавную политику. Во главе экспедиции был поставлен Иосиф Биллингс, штурман великобританской морской службы, принимавший участие в третьем путешествии Кука. За несколько лет перед этим в эти же воды посылался лейтенант Синд, проплававший целых четыре года, но дошедший из Охотска только до острова св. Лаврентия. Затем капитан Креницын, имевший задание описать берега Америки до Калифорнии, плавал до Алеутских островов, но, потеряв там во время зимовки всю команду, вернулся домой без особых результатов. Экспедиции Биллингса было поручено «положить на карту берега всего Чукотского носа до мыса Восточного, також многих островов в Восточном океане, к американским берегам простирающихся», и изучить моря «между материю землей Иркутской губернии и противоположными берегами Америки». Но плавание Биллингса не оправдало ни крупных издержек, связанных с организацией экспедиции, ни возложенных на нее задач. Выйдя летом 1787 г. в Ледовитое море из устья реки Ясачной, Биллингс, не доходя до Медвежьих островов, попал в сплошные льды, при чем некоторые льдины были в длину до 200 саженей. Видя невозможность дальнейшего плавания, Биллингс вернулся к исходному пункту. Согласно инструкции, начальнику экспедиции предписывалось, «ежели плавание вдоль берегов Ледовитого океана будет совершенно невозможно, а осведомления, полученные на местах, будут давать вид некоторой удачи»,—произвести описание земли чукчей сухим путем. На основании этого Биллингс в 1790 г. совершил весьма интересное путешествие, во время которого подробно изучил Чукотский край. Один из комментаторов замечает по этому поводу, что Биллингс «имел гораздо более способностей путешествовать по земле, нежели по морю».

XIII. РУССКИЕ ЭКСПЕДИЦИИ XIX ВЕКА В ВОСТОЧНЫЕ ВОДЫ

Переходя к описанию экспедиций XIX ст., мы должны отказаться от нашего прежнего хронологического рассказа. В этом веке было совершено столько важных путешествий, давших огромные результаты для науки географических исследований, что хронологическое их перечисление и описание заставило бы нас разбрасываться и не только переходить постоянно от одной темы к другой, но и допускать самые неожиданные отступления и переноситься из одного материка в другой и даже из одного полушария в другое. Ряд экспедиций совершался одновременно в самых различных областях земного шара, и при хронологическом описании мы не смогли бы сводить воедино достигнутые результаты и давать должную характеристику тем или иным путешествиям, а также указывать на связь разных экспедиций между собой. Поэтому в дальнейшем мы проследим все важнейшие экспедиции, связанные единством места и цели, и поведем свое изложение от начала XIX в. до наших дней, не прерывая его отступлениями, заставляющими переходить к описанию путешествий, хотя и совпадавших друг с другом по времени, но преследовавших различные цели и совершенных иногда даже в странах разных полушарий.

Мы рассмотрим поэтому отдельно русские экспедиции в восточные воды, как ранние, так и XX ст.; затем разные экспедиции на Новую Землю и на Землю Франца-Иосифа, как особенно нам близкие. Особо выделим плавания северовосточным проходом, плавания северозападным проходом и исследование Гренландии; далее путешествия к Северному полюсу с воздушными экспедициями самого последнего времени, и, наконец, экспедиции в южные полярные страны от Кука до Бэрда, Уилкинса и Ризер-Ларсена. При таком изложении легче будет дать читателю связную и более определенную картину всего того, что было сделано многими отважными исследователями, упорно стремившимися к своей цели, не взирая ни на какие препятствия, лишения и беды.

В самом начале XIX ст. русская экспедиция под начальством Крузенштерна совершила первое кругосветное плава-

ние, во время которого, между прочим, изучались берега Камчатки, а затем производилось описание берегов Аляски и острова Кадьяка. Через несколько лет в эти воды посылается новая экспедиция для исследования берегов Америки, «необозренных английскими мореплавателями», и для собирания сведений о внутреннем состоянии Америки. Начальство над экспедицией поручается лейтенанту Коцебу, который и вышел в море в конце июля 1815 г. и, обогнув мыс Горн, в июне следующего года прибыл в Авачинскую губу на Камчатке. Оттуда судно экспедиции «Рюрик» отправилось в Берингов пролив, где в один из ясных дней были видны одновременно берега Азии, острова Гвоздева и мыс принца Уэльского на американском побережье. Продолжая плавание, «Рюрик» пошел к востоку вдоль северо-западных берегов Америки, и вскоре перед глазами путешественников открылся широкий залив, при чем дальше к востоку совсем не было видно берегов, к северу же тянулся высокий хребет. Казалось, был найден проход, соединявший Тихий океан с морем, которое видел Хэрн и Мекензи. Но при внимательном изучении берегов Коцебу убедился, «что здесь нельзя ожидать прохода в Ледовитое море», и, назвав открытый им залив своим именем, решил повернуть обратно и итти зимовать на Сандвичевы острова, оставив дальнейшее исследование до будущего года. Но второе плавание «Рюрика» в приполярных водах было непродолжительным, и в августе 1817 г. Коцебу отправился в обратный путь.

Начало 20-х годов XIX ст. отмечено двумя русскими экспедициями, усердно изучавшими северовосточное побережье Азии. Одной из них была знаменитая экспедиция Ф. П. Врангеля, который не только с большой точностью описал берега Сибири от Индигирки до острова Колючина, но и несколько раз делал попытку проникнуть на санях в Ледовитое море в надежде найти там еще неизвестную землю, о которой путешественнику рассказывали туземцы. По их словам, со скал мыса Якана в ясные летние дни видны на севере высокие горы, покрытые снегом. Осмотрев окрестные воды на расстоянии 275 *км* от берега, Врангель однако убедился, что «в удободостигаемом от азиатского берега расстоянии нет на Ледовитом море земли».

Если же она существует, то к ней можно добраться от мыса Якана, где она ближе всего подходит к материку.

Через 26 лет после путешествий Врангеля один из участников экспедиций, разыскивавших Франклина, Келлет, плавая в тех же водах, где побывал и Врангель, подошел на судне «Геральд» к неизвестному скалистому острову, назвав его в честь своего судна. С вершины острова Келлет видел на западе какую-то землю, которая была названа потом «Землей Келлета». Но в действительности это была та неизвестная земля, к которой 18 лет спустя, в 1867 г., подходил американский китолов Томас Лонг. Так как ее местоположение близко совпадало с тем, которое было намечено на карте Врангелем, то Лонг назвал эту землю островом Врангеля. Нужно отметить, что Врангель провел на крайнем севере целых четыре года и собрал замечательные сведения о народностях, проживающих в этих дальнесибирских областях. Кроме того, во время своих неоднократных санных поездок он убедился в существовании так называемой «большой полыньи», т. е. открытого водного пространства к северу от берегов Азии, наблюдаемого даже зимой. К сожалению, недостаток места не позволяет нам остановиться здесь и рассказать об экспедиции Врангеля со всеми теми подробностями, которых заслуживает путешествие этого мореплавателя, вполне достойного занять одно из первых мест в рядах северных полярных исследователей.

Вторая экспедиция, относящаяся к тому же 1820 г., когда начал свое путешествие Врангель, находилась под начальством лейтенанта П. Ф. Анжу, который нанес на карту северное побережье Сибири от Оленека до Индигирки и указал, что на север от островов Котельного, Фаддеевского и Новой Сибири никакой земли не существует. К сожалению, бумаги Анжу впоследствии погибли во время пожара, и потому многие подробности его экспедиции не сохранились. Между прочим Анжу оставил точное описание Большого Ляховского острова, который в 1809 г. объехал с востока известный путешественник — Геденштрем.

Впервые остров Врангеля был достигнут в 1881 г. американскими судами «Корвин» и «Роджерс», вышедшими в плава-

ние на поиски экспедиции Де-Лонга. Затем в течение 30 лет сюда никто не приходил, и лишь в 1911 г. здесь побывало судно Главного гидрографического управления «Вайгач». Дальнейшая судьба острова весьма интересна. Один из советских путешественников (Г. Д. Красинский) пишет, что этот остров «нанесен на карту впервые русским моряком, замечен впервые издали английским моряком, посещен впервые американским моряком». В 1914 г. на него высадилась часть команды канадского судна «Карлук», которую тщетно пытались потом спасти русские суда «Таймыр» и «Вайгач». В сентябре 1921 г. остров был присоединен к владениям Великобритании, а в 1923 г. на него была отправлена вторая партия зимовщиков, из которых все погибли, кроме одной эскимоски. Летом 1924 г. на остров была послана из Владивостока советская гидрографическая экспедиция на судне «Красный Октябрь», которая должна была произвести ряд обычных исследований и заняться, кроме того, выяснением вопроса, что делается на острове, занят ли он кем либо или нет и т. д. Благополучно прибыв 19 августа к берегам острова, экспедиция подняла на нем флаг СССР и через несколько дней тронулась в обратный путь, едва не зазимовав по дороге у мыса Северного. На острове ныне устроена постоянная станция и на нее уже дважды посылались партии зимовщиков, при чем последняя из них совершила плавание на ледоколе «Литке» в 1929 г. Летом 1931 года на остров Врангеля посылалась для смены зимовщиков шхуна «Чукотка», но из-за тяжелых ледовых условий ей не удалось пробиться сквозь льды и, потерпев во время шторма аварию, она погибла. Поэтому смену персонала станции расчитывали произвести только летом 1932 г.

Однако, и в этом году на остров не удалось доставить смену зимовщикам. Пароход „Совет“ из-за тяжелых льдов не смог пробиться к острову и потому пришлось прибегнуть к помощи самолета. Начальник Чукотской летной экспедиции, геолог С. В. Обручев, взял на себя тяжелую задачу забросить зимовщикам продовольствие и снять часть их с острова. Эта задача была блестяще выполнена. Самолет, пилотируемый летчиком Страубе, благополучно доставил продовольствие и снял восемь человек из числа зимовщиков и колонистов.

Выше мы упоминали о том, что Ново-Сибирские острова были известны русским уже с 1650 г. Однако, прошло свыше двухсот лет, прежде чем они подверглись научному обследованию и изучению. Это изучение не закончено и поныне, и в настоящее время на островах зимует уже третья советская экспедиция. Первыми учеными-исследователями, посетившими Ново-Сибирские острова, следует считать Бунге и Толля. Они выехали весной 1886 г. из Усть-Янска, а затем, обследовав массив Святого носа, перешли на острова, при чем Бунге изучал Котельный и часть Ляховского, а Толль — все остальные острова архипелага. Через семь лет Толль с гидрографом Шилейко вновь посетили острова, имея заданием устроить там продовольственную базу для экспедиции Нансена на «Фраме». Спустя опять семь лет, Толлем предпринимается новая, на этот раз морская, экспедиция на Ново-Сибирские острова. В июле 1900 г. он выходит из Петербурга на яхте «Заря», поставив себе целью плавание северовосточным проходом до Ново-Сибирского архипелага. Осенью того же года «Заря» оказалась в непроходимых льдах и вынуждена была остановиться на зимовку на 76° 33′ с. ш. и 95° 6′ 30″ в. д.

Лишь в августе следующего года экспедиция двинулась дальше и в начале сентября обогнула мыс Челюскина. После тяжелого плавания, все время борясь с противными ветрами, «Заря» встала на вторую зимовку у Котельного острова в бухте Нерполах, которая сделалась базой для научных работ экспедиции. Отсюда Толль и его спутники совершили ряд поездок, изучая различные острова архипелага. В начале лета 1902 г. Толль покинул свою базу и направился к острову Беннета, но не вернулся из своего путешествия. На розыски его было послано несколько спасательных экспедиций, но безрезультатно. Вероятно Толль и его спутники погибли, попав в область тонкого, легко ломающегося льда у края сибирской полыньи.

Не останавливаясь на последовавших затем других русских экспедициях первой четверти XX в. на Ново-Сибирские острова, мы перейдем к советским экспедициям в эту область. Одна из них во главе с Н. В. Пинегиным, участником похода Г. Я. Седова, отправилась в 1928 г. в составе девяти человек и, про-

ведя на островах около полутора лет, вернулась в Ленинград в середине апреля 1930 г. За это время была построена постоянная станция на 75° 11′ с. ш. и 143° 15′ в. д., нанесен на карту Большой Ляховский остров и собраны богатые научные коллекции. На смену персонала станции в декабре 1929 г. на север отправилась группа других ученых исследователей, участников второй советской экспедиции на Ново-Сибирские острова, во главе с Н. Н. Шпаковским.

У нас еще не имеется точных сведений о том, как протекала работа зимовщиков, но нужно думать, что условия их существования были очень тяжелы; в сентябре 1931 г. руководитель станции, Шпаковский, выехал в Ленинград, так что группа состоит теперь всего из пяти человек, которые должны обслуживать как аэрометеорологическую станцию, так и радиостанцию и выполнять все необходимые хозяйственные работы.

XIV. ИССЛЕДОВАНИЕ НОВОЙ ЗЕМЛИ

Рассказывая об исследовании Новой Земли, мы довели наше повествование до конца 60-х годов XVIII ст. и отметили, что после путешествия Розмыслова наступил перерыв почти на полвека. В 1807 г. граф Н. П. Румянцев, желая проверить слухи о нахождении на Новой Земле драгоценных металлов, отправил туда экспедицию на свои собственные средства, поручив командование ею штурману Поспелову. В экспедиции принял участие горный чиновник Лудлов, служивший на одном из уральских заводов. Никаких драгоценных металлов на Новой Земле не было найдено, а из полезных минералов Лудлов нашел только серу и медный колчедан. Впрочем, он не считал законченными изыскания, произведенные им на Новой Земле, и наоборот указывал, что этот остров заслуживает тщательного минералогического исследования. За время плавания Поспелов составил довольно точную карту новоземельского побережья от Костина Шара до Маточкина, сделав таким образом значительный вклад в картографию Новой Земли. Через 12 лет, в 1819 г., на Новую Землю была отправлена новая экспедиция под начальством лейтенанта Лазарева. Этот год особенно заме-

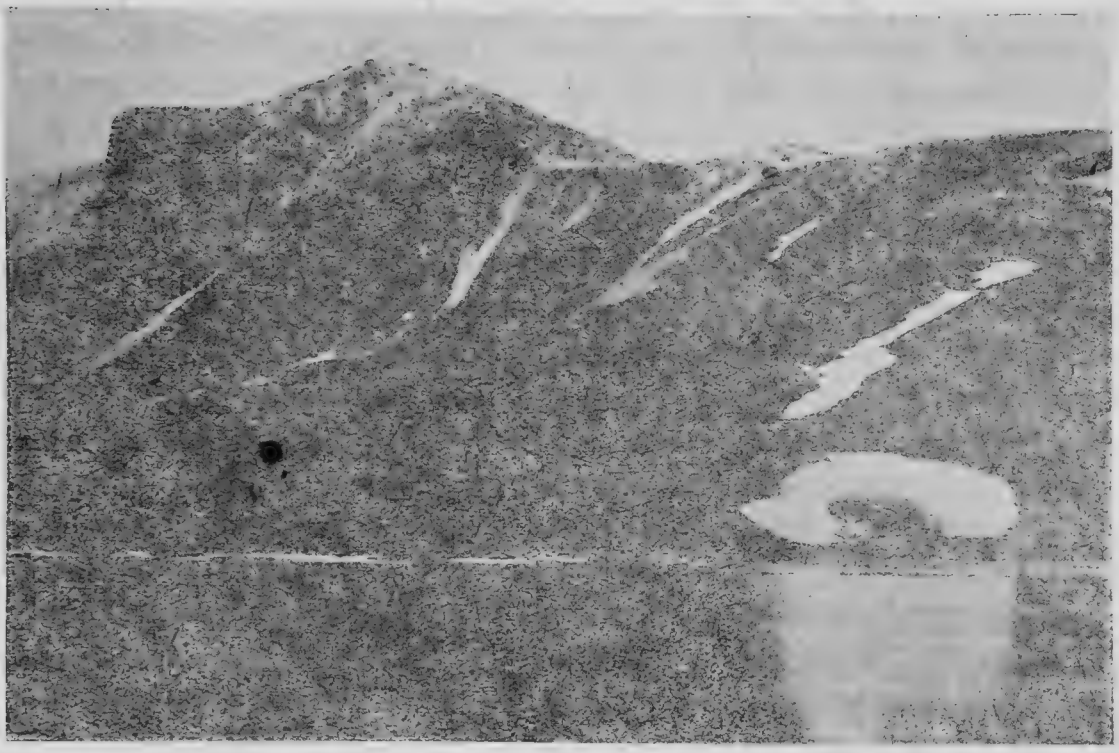
чателен в истории русских морских путешествий. Кроме новоземельской, были отправлены тогда еще две крупнейших экспедиции: одна под командой капитана Беллинсгаузена ушла в Антарктику для открытия Южного полюса, другая под начальством капитана Васильева направилась в восточные воды для описания северных берегов Америки и отыскания пути в Атлантический океан.

Лазарев вышел в плавание на бриге «Новая Земля» в июне 1819 г. и некоторое время крейсеровал у западных новоземельских берегов, несколько раз делая тщетные попытки войти в Маточкин Шар. Среди команды довольно скоро стала распространяться цынга, и потому начальник экспедиции решил не рисковать дальнейшим плаванием во льдах и в сентябре вернулся в Архангельск, имея на борту из команды только шесть человек здоровых. Неудача экспедиции Лазарева в значительной степени объясняется сравнительно ранним выходом его в плавание. Берега Новой Земли еще не очистились от льдов, и продолжительное плавание только понапрасну утомило команду, предрасположив ее к заболеваниям.

Спустя два года, на Новую Землю снаряжается новая экспедиция под начальством Ф. Литке, одного из известнейших русских путешественников и исследователей. Литке совершил последовательно в 1821, 1822, 1823 и 1824 гг. четыре плавания к берегам Новой Земли. За время этих плаваний было произведено подробное описание берегов и сделан ряд ценнейших наблюдений, обеспечивших Литке почетное место среди русских ученых мореплавателей. Позднее Литке, отправившись в кругосветное плавание на шлюпе «Сенявин», определил в Беринговом море важнейшие пункты камчатского побережья и описал берега Чукотской земли и многих островов. Плаваниям Литке к берегам Новой Земли следовало бы посвятить особую главу, но мы, к сожалению, не можем останавливаться подробно на этой теме. Скажем лишь, что работы Литке дали ценнейший материал для более близкого знакомства с Новой Землей и ее природой и послужили фундаментом для картографии этих островов.

Через восемь лет после последнего путешествия Литке к берегам Новой Земли было отправлено три судна. Первое из них,

под начальством лейтенанта Кротова, должно было пройти через Маточкин Шар в Карское море и затем дойти до устья Оби или Енисея. Судно это пропало без вести. Второе судно благополучно добралось домой, хотя и не выполнило задания обогнуть Новую Землю с севера. Третьему — под командой Пахтусова — было поручено пройти в Карское море через Карские Ворота и оттуда подняться к северу вдоль восточного берега



Маточкин шар.

Новой Земли. Пахтусов перезимовал у Карских Ворот и на следующий год прошел Маточкиным Шаром, войдя в него с восточной стороны и обойдя таким образом весь южный остров Новой Земли. Год спустя, Пахтусов вторично зимовал на новоземельском берегу в западном устье Маточкина Шара и весной следующего года предпринял санную экспедицию для описания восточного берега. Отдохнув в хижине, уцелевшей еще со времен зимовки Розмыслова, Пахтусов вернулся к месту своей стоянки, поручив штурману Цивольке с 5 матросами обследовать восточный берег. Циволька на 160 *км* прошел к северу и через 34 дня соединился с Пахтусовым, который два

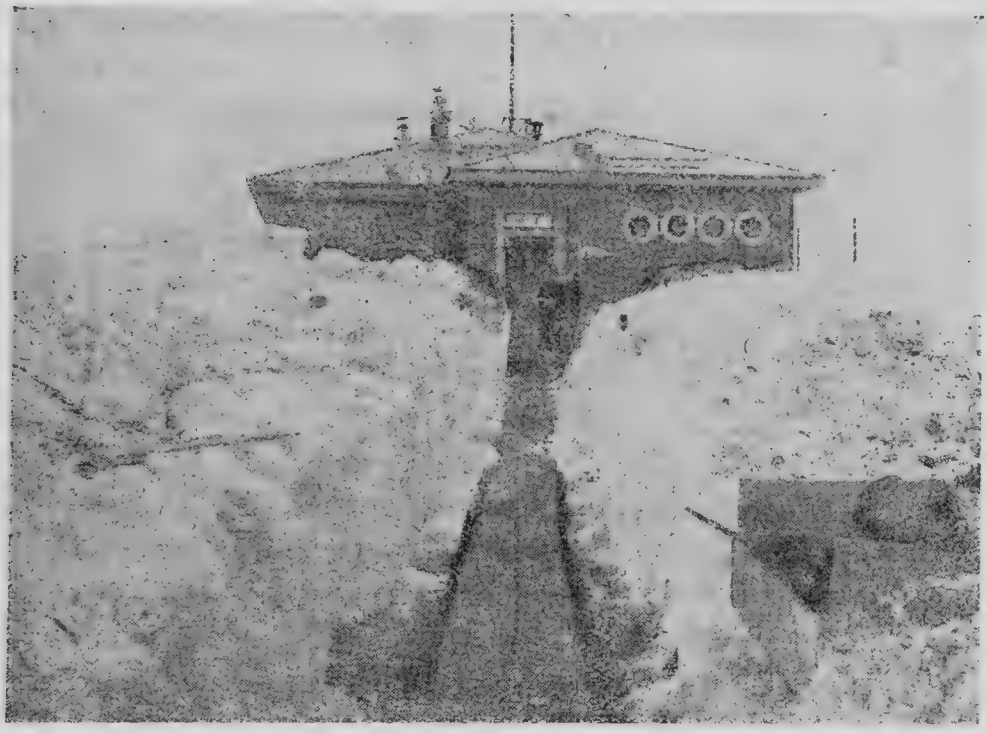
месяца спустя сделал смелую попытку обойти Новую Землю с севера на простой лодке.

До сих пор мы говорили только об экспедициях, совершенных на Новую Землю или промышленниками, или мореплавателями, ставившими себе целью нанесение на карту и опись берегов. Чисто же научных экспедиций на Новую Землю не было до 1837 г., когда академик Бэр отправился туда с двумя молодыми естественниками. Это путешествие значительно способствовало изучению Новой Земли. Год спустя, Циволька снова зимовал там, при чем погиб во время этой зимовки. Затем наступает второй полувековой перерыв, во время которого Новая Земля посещается норвежскими промышленниками, один из которых и открыл зимовку Баренца, о чем мы упоминали выше. Нужно сказать, что вообще норвежскими промышленниками совершено несколько замечательных плаваний в новоземельских водах. Некоторые из норвежцев далеко проходили в Карское море и плавали как вдоль всего западного, так и всего восточного берегов Новой Земли. Норвежец же Карлсен, нашедший зимовку Баренца, даже обошел кругом всей Новой Земли.

Лишь в 1896 г. предпринимается академиком Чернышевым новая крупная экспедиция, давшая «общее представление о физико-географических особенностях средней части Новой Земли». Планомерного же изучения и описания обоих островов пришлось дожидаться до начала нашего столетия, когда этим вопросом между прочим занялся геолог В. А. Русанов, погибший в 1912 г. во время перехода на судне «Геркулес» от берегов Шпицбергена к Новой Земле. Русанов в 1908 г. делал попытку пройти поперек Новой Земли с востока на запад, а в 1909 г. пересек остров на высоте заливов Крестового и Розмыслова. В 1912 г. на Новой Земле у Панкратьева полуострова зимовала экспедиция Г. Я. Седова на судне «Св. Фока», проведшая здесь почти целый год. Льды выпустили «Св. Фоку» из своих объятий только 3 сентября За время зимовки были совершены санные поездки поперек острова до мыса Медвежьего и вдоль северозападных берегов до мыса Флиссингер Гофт.

Мы не задавались целью в тесных границах нашей небольшой книжки упомянуть, хотя бы в нескольких словах, о всех

без исключения полярных и приполярных экспедициях или только о всех русских экспедициях. Для этого понадобилось бы гораздо больше места или самая книжка превратилась бы в простой перечень. Вот почему мы не можем с достаточной подробностью остановиться и на всех значительных экспедициях на Новую Землю. Их было очень много за минувшие тридцать лет, но лишь за последнее время эти экспедиции ве-



Дом зимовщиков в бухте Тихой на Земле Франца-Иосифа.

дутся систематически и упорно, не оставляя ни одного неисследованного уголка. Самая техника путешествий меняется, при чем путешественники пользуются всеми последними достижениями науки. Радиосвязь не прерывается во время экспедиций, что значительно облегчает решение поставленных им задач. С 1923 г. на северном острове Новой Земли у Маточкина Шара функционирует постоянная радиостанция. Мы упомянем здесь лишь об экспедициях Р. Л. Самойловича, совершенных им

в 1921—1927 гг. Во время одной из этих экспедиций, в 1925 г., Новая Земля была обойдена со всех сторон. Кроме того, Самойлович обошел весь южный остров и подробно обследовал весь западный берег обоих островов. В 1927 г. судно экспедиции, моторный бот «Эльдинг», использовав благоприятное состояние льдов, прошло от острова Баренца к мысу Флора на Земле Франца-Иосифа и благополучно вернулось оттуда к Горбовым островам у западных берегов Новой Земли. Участники экспедиций собрали ряд ценнейших материалов, часть которых опубликована в «Трудах Института по изучению Севера».

За последние годы изучение Новой Земли ведется особенно интенсивно, при чем теперь этой работой руководит Всесоюзный Арктический институт, сменивший Институт по изучению севера. Ежегодные экспедиции на Новую Землю кроме научных целей преследуют и цели более практические, занимаясь там изучением условий рыбного промысла.

Летом 1932 года на северовосточной оконечности Новой Земли у мыса Желания (севернее места зимовки Баренца) построена постоянная радио-метеорологическая станция. Кроме того в Русской Гавани осталась на зимовку группа советских ученых. Четыре человека из них, под начальством молодого геолога М. М. Ермолаева, зимуют на ледниковом щите Новой Земли, работая над изучением льда по методам погибшего в Гренландии, вероятно, в 1930 году немецкого ученого Альфреда Вегенера, проводившего там научно-исследовательскую работу огромного значения. Один из спутников Вегенера, Велькен, входит в состав экспедиции М. М. Ермолаева.

Интересно отметить, что зимовщики ведут также вспомогательную работу по изучению стратосферы — высоких слоев воздуха — производя в строго определенные моменты времени взрывы больших количеств аммонала.

XV. ОТКРЫТИЕ ЗЕМЛИ ФРАНЦА-ИОСИФА

Кроме Новой Земли и азиатского побережья русских и советских путешественников привлекали к себе и берега архипелага Земли Франца-Иосифа, входящего теперь в полярный сектор СССР. Поэтому мы расскажем сейчас подробно об истории

исследования этой группы островов. Существование ее было гениально угадано знаменитым русским революционером и выдающимся геологом П. А. Кропоткиным, который составил по поручению Русского географического общества записку о необходимости изучения русских северных морей. В этой записке Кропоткин между прочим писал: «Вряд ли одна группа островов Шпицбергена была бы в состоянии удержать огромные массы льда, занимающие пространство в несколько тысяч квадратных миль, в постоянно одинаковом положении между Шпицбергеном и Новой Землей. Не представляет ли нам это обстоя-

Собачья запряжка.

тельство, равно как и относительно легкое достижение северной части Шпицбергена, права думать, что между этим островом и Новой Землей находится еще не открытая земля, которая простирается к северу дальше Шпицбергена и удерживает льды за собой». Но средств на организацию экспедиции, которая могла бы заняться изучением области, лежащей к северовостоку от Новой Земли, отпущено не было, и честь открытия Земли Франца-Иосифа досталась австро-венгерской экспедиции Вейпрехта и Пайера. Последний принимал участие в так называемой второй немецкой экспедиции к восточным берегам Гренландии. По возвращении домой он сумел заинтересовать

ряд влиятельных лиц и добиться необходимых средств, на которые и была организована экспедиция для изучения района между Шпицбергеном и Новой Землей, а в случае удачи — и для прохода северовосточным путем. Известный географ Петерман выдвигал гипотезу, что севернее Новой Земли и острова Врангеля должно существовать открытое полярное море. Пробное плавание 1871 г. показало, что состояние льдов довольно благоприятно для такого путешествия, и в 1872 г. Вейпрехт и Пайер вышли из Бремена на судне «Тегеттгоф». Но в тот год кромка льда в Баренцовом море занимала необычайно южное положение, и состояние льдов и температура воздуха оказались гораздо хуже, чем ожидалось. Судно экспедиции то застревало во льдах, то выходило на чистую воду. В августе «Тегеттгоф» пошел к северу в сплошном тумане. Вскоре судно затерло льдами, из объятий которых ему уж не суждено было выбраться, несмотря на все принятые меры. Ледовый дрейф «Тегеттгофа», начавшийся у северозападных берегов Новой Земли под 76° 22′ с. ш., продолжался свыше года, и 31 августа 1873 г. судно принесло к неизвестной земле. Вейпрехт вызвал всю команду наверх, приказал поднять флаг, и вновь открытый архипелаг был назван Землёй Франца-Иосифа в честь австрийского императора. По мнению некоторых, было бы вполне своевременно поднять вопрос о переименовании этой группы островов. Сами собой напрашиваются имена Фритьофа Нансена, проведшего там свою знаменитую зимовку 1895—1896 гг., и Петра Кропоткина, интуитивно открывшего эту землю.

Лишь через два месяца удалось произвести высадку на берег вновь открытой земли. Все это время судно беспомощно дрейфовало со льдами. Наконец, оно вмерзло в береговой припай, где и простояло всю зиму и весну. За зимовку было произведено множество наблюдений и совершено несколько санных путешествий, протекавших в самых тяжелых условиях Температура опускалась до— 50°, и бо́льшая часть собак пала. Тяжелые сани приходилось тащить на себе. Но никакие опасности не страшили отважных исследователей, и им удалось во время одной санной экспедиции дойти до мыса Флигели на самой северной из кем-либо достигнутых до этих пор

широт—почти 82°. Огромные полыньи помешали Пайеру пройти дальше, но с высокой скалы были видны вдали на севере очертания еще какой-то земли, которую Пайер назвал Землей Петермана. Впрочем, существование ее не подтвердилось. 20 мая судно было покинуто, так как не было никаких надежд на выход его из льдов. По глубокому снегу участники экспедиции двинулись на юг, таща за собой сани с поставленными на них

Гибель «Эйры».

лодками. Лед находился в непрестанном движении, направление которого трудно было предугадать. Ниже мы услышим еще об этом непостоянстве полярных льдов, когда будем описывать странствования Андрэ и его спутников к Белому острову. Два месяца спустя, экспедиция все еще находилась в виду покинутого ею судна, пройдя за пятьдесят пять дней только два с половиной километра! Но вот ветер переменил направление, во льдах стали образовываться каналы, и путешественники быстрее двинулись на юг. 16 августа показалась Новая Земля, а через несколько дней русский промышленник Федор Воронин спас участников экспедиции и доставил их в Норвегию.

Шесть лет спустя, голландское судно «Виллем Баренц» под командой Де-Брюйне подходило к берегам Земли Франца-Иосифа, но этим и ограничилось. Через год шотландский спортсмен

Ли Смит обследовал на своей яхте «Эйра» южный берег архипелага, а затем вернулся сюда на следующее лето, при чем «Эйра» потерпела крушение у мыса Флора, и Ли Смиту пришлось остаться здесь на зимовку. Зимовка вообще прошла благополучно. Из обломков «Эйры», камней и торфа была выстроена хижина, в которой экспедиция и провела долгую полярную ночь. Недостатка в провианте и особенно свежем мясе не ощущалось, так как охотой было добыто много медведей, моржей и птиц. Но топлива не хватило на всю зиму, и с начала января приходилось отапливаться звериным салом. Весной 1882 г. участники экспедиции отправились на шлюпках на Новую Землю, где и были спасены.

На некоторое время в исследовании Земли Франца-Иосифа наступает перерыв, возмещаемый зато потом работами экспедиции англичанина Джексона в 1894—1897 гг. Фредерик Джексон отправился в 1894 г. из Англии, предполагая дойти до Северного полюса через Землю Франца-Иосифа. Ему казалось, что этот архипелаг может послужить прекрасным отправным пунктом для достижения полюса. План его основывался на ошибочном предположении Пайера, видевшего с мыса Флигели отдаленную землю. Джексон привез с собой низкорослых манчжурских лошадей, а также 30 остяцких собак и провел на Земле Франца-Иосифа три года, подробно изучая ее южную и западную часть. Совершая санные поездки, Джексон устраивал склады провианта и ставил отличительные знаки, облегчая тем самым труд дальнейших экспедиций. Постоянная связь с Англией поддерживалась пароходом «Уиндворд», ежегодно производившим пополнение запасов экспедиции. В июне 1896 г. на мысе Флора произошла историческая встреча Джексона с Нансеном и Иохансеном, возвращавшимися из своего похода к северу и зимовавшими на острове Джексона в северной части архипелага. Как известно, Нансен и Иохансен оставили «Фрам» 14 марта 1895 г. на 83° 59′ с. ш., решив пройти к полюсу по льдам. Снаряжение путешественников состояло из трех саней, двух брезентовых каяков, 28 собак и запасов провианта на 30 дней для людей и 100 дней для собак. Путешествие протекало в невероятно тяжелых условиях. Лед все время сносило к югу, и 7 апреля Нан-

сен, достигнув 86° 14′, т. е. самой северной точки, где когда-либо был человек, решил возвратиться, считая дальнейший поход крайне опасным. Экспедиция направилась к Земле Франца-Иосифа. К несчастью, через несколько дней остановился хронометр, и дальнейшее определение местоположения стало невозможным. Провиант быстро истощался, снежный покров стал почти непроходимым из-за таяния, собаки выбивались из сил. Вскоре пришлось убивать их одну за другой для пропитания

Нансен и Иохансен на каяках.

как обоих исследователей, так и оставшихся собак. Потом посчастливилось убить тюленя и трех медведей и таким образом запастись провиантом на долгое время. У путешественников оставалось всего две собаки, а земли все еще не было видно.

Наконец, 6 августа Нансен подошел к трем небольшим, покрытым снегом островам, названным Белой Землей. Дальше путешественники отправились в каяках, все время подвергаясь нападениям моржей. Лишь 26 августа они достигли берега на 81° 12′ с. ш. и 56° в. д., где и решили перезимовать. Они не знали, где находятся. В действительности же они вышли на Землю Франца-Иосифа. Построив хижину из камня и покрыв ее вместо крыши моржовой шкурой, путешественники прожили

здесь до 19 мая 1896 г. 23 мая они снова поплыли на каяках, расчитывая добраться до Шпицбергена. 17 июня они увидели берег какого-то острова, где и высадились. Это был мыс Флора. Здесь-то они и встретились случайно с Джексоном, который сначала долго не узнавал Нансена в стоявшем перед ним до-нельзя грязном человеке, заросшем бородой, и в одежде, пропитанной ворванью и перепачканной сажей. Через несколько дней на мыс Флора пришел «Уиндворд», который и забрал обоих норвежцев.

После Джексона на Земле Франца-Иосифа побывал шотландский капитан Робертсон, а затем в 1898—1899 г. там зимовала американская экспедиция Уэльмана. Во время этой экспедиции произошла одна из обычных полярных трагедий. На западном берегу Земли Вильчека остались зимовать два норвежца, Бентсен и Бьервик, при чем первый из них умер, перед смертью попросив своего товарища отложить похороны до весны, чтобы труп его не сделался добычей песцов и медведей. Бьервик так и провел долгую полярную ночь, лежа в хижине рядом с трупом Бентсена, смерзшимся в одно целое со спальным мешком. Прожив в течение двух месяцев рядом с трупом в полном одиночестве и мраке, Бьервик не утратил здоровья и лишь немного нервничал и жаловался на бессонницу! Работы экспедиции Уэльмана помогли выяснить протяжение Земли Франца-Иосифа, хотя большинство островов архипелага было нанесено на карту только приблизительно.

В 1899—1900 г. на Земле Франца-Иосифа побывала итальянская экспедиция герцога Абруццкого, задачей которой было достижение полюса или возможно большей широты. Один из участников экспедиции, капитан Каньи, после очень тяжелой санной поездки достиг 24 апреля 1900 г. 86° 33′ 55″ с. ш., т. е. не дошел всего 383 *км* до полюса. Нансену оставалось пройти 418 *км*. Итальянская экспедиция закончилась трагически. Несколько отдельных партий были отправлены с собачьими запряжками с различными заданиями, и одна из них под начальством лейтенанта графа Кверини, состоявшая из трех человек, без вести пропала. Судно экспедиции «Стелла Поляре» сильно пострадало от пребывания во льдах и дало течь. Герцог Абруцц-

кий отморозил себе два пальца на руке и после починки судна отдал приказ о возвращении в Норвегию. Отсюда он отправился сухим путем в Италию. На Земле Франца-Иосифа на мысе Флора был оставлен запас провианта на 8 месяцев для 20 чел., 5 *т* угля и 4 шлюпки на тот случай, если пропавшие без вести вернутся к месту зимовки. Эти запасы позднее весьма пригодились зимовавшей здесь в 1904—1905 г. экспедиции Фиала, исход которой без этой помощи мог бы оказаться очень печальным, а также штурману Альбанову, прибывшему с одним спутником на мыс Флора летом 1914 г. без всяких припасов.

Нансен на м. Флора.

Образ действий герцога Абруццкого вызвал резкую критику в Норвегии, так как начальник экспедиции не проявил должной энергии при розыске пропавших и, кроме того, слишком рано покинул берег Земли Франца-Иосифа. Спустя 28 лет экспедиция Нобиле тоже потеряла половину своих участников, причем первые вести, дошедшие до цивилизованного мира, были таким образом средактированы, что все спасательные экспедиции оказались введенными в заблуждение относительно судьбы шести человек, оставшихся в корпусе дирижабля. Одни и те же настроения, одни и те же побуждения и честолюбивые планы приводят к одинаковым последствиям...

В 1901—1902 г. на Земле Франца-Иосифа зимовала экспедиция Болдуина, поставившая своей целью достижение Северного полюса и не имевшая никакого успеха ни в спортивной, ни в научной части своего задания. Основной причиной неудачи явились постоянные раздоры между американскими и норвежскими участниками экспедиции, снаряженной очень тщательно и богато на средства американского миллионера Циглера.

Достаточно сказать, что в ней участвовал 51 человек при 420 собаках, 15 сибирских пони и 60 санях. Во время санных поездок в трех местах были устроены базисные склады провианта, которым сама экспедиция не смогла воспользоваться, так как поход к полюсу не состоялся, но который очень пригодился экспедиции Фиала, бывшего кавалериста, участвовавшего в путешествии Болдуина в качестве фотографа.

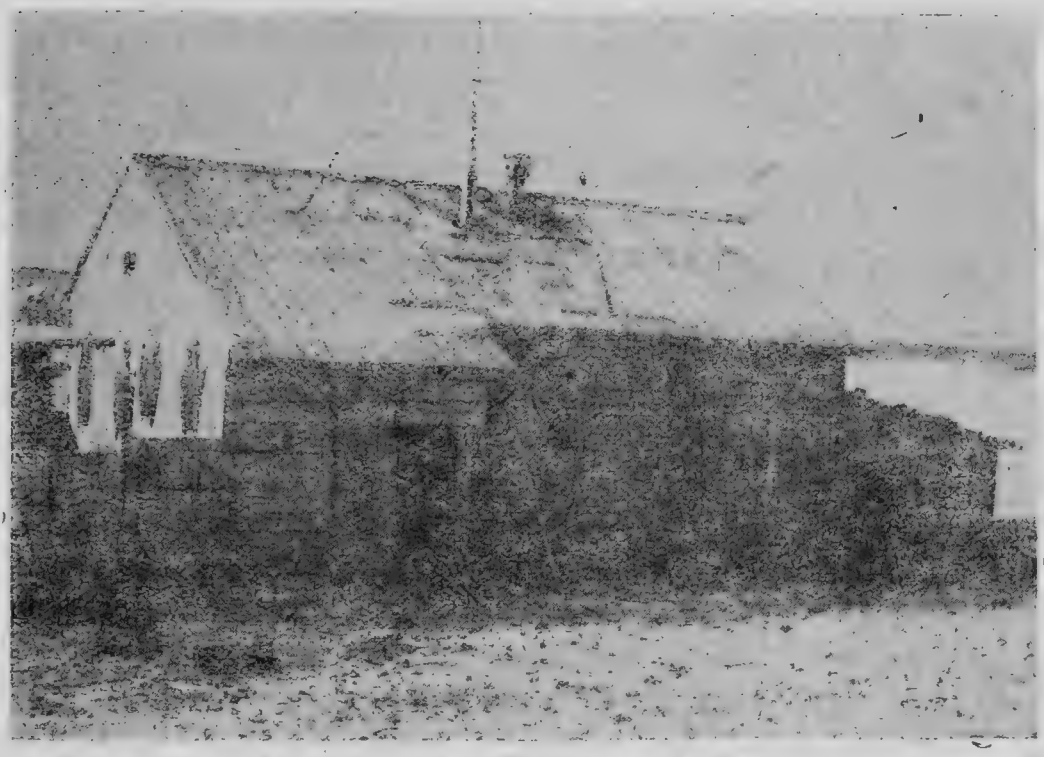
Эта экспедиция происходила в 1903—1905 гг. и дала весьма ценные научные результаты, хотя не имела успеха в области

Остатки складов экспед. Абруццкого.

достижения больших широт. В снаряжении ее опять принимал участие Циглер, при чем задания и маршрут оставались теми же, что и у экспедиции Болдуина. В августе 1903 г. судно Фиала «Америка» с большими трудностями дошло до бухты Теплиц на Земле кронпринца Рудольфа, где и остановилось на зимовку. Эта зимовка едва не кончилась очень печально. В январе «Америка», сильно пострадавшая от жестокого напора льдов, погибла во время урагана, и путешественники продержались до лета только благодаря складам, оставленным Джексоном и герцогом Абруццким. Позднее пришлось использовать и склады Болдуина, так как экспедиция вынуждена была провести на Земле Франца-Иосифа еще и вторую зиму. Лишь в конце июля 1905 г. вспомогательное судно «Терра Нова» подобрало Фиала и его спутников, находившихся в разных пунктах архипелага, и покинуло

затем Землю Франца-Иосифа. За время экспедиции ею были произведены обширные работы по съемке центральной части архипелага.

Первой русской научной экспедицией, посетившей Землю Франца-Иосифа, была полярная экспедиция Г. Я. Седова 1912—1914 гг. Она вышла из Архангельска 27 августа



Дом зимовщиков на Северной Земле.

1912 г. с целью достижения Северного полюса и исследования берегов Земли Франца-Иосифа. По первоначальному плану судно экспедиции «Св. Фока» должно было доставить путешественников на Землю Франца-Иосифа и затем вернуться в Архангельск. Но, как мы уже упоминали выше, «Св. Фока» провел без малого год во льдах у Панкратьева полуострова на Новой Земле и только 13 сентября 1913 г. пришел к мысу Флора, почти израсходовав весь свой запас угля и сжигая под котлами звериное сало и тросы. Погрузив на борт жалкие остатки угля, оставленные экспедицией Фиала, «Св. Фока» направился в Британский канал, предполагая дойти до Земли крон-

принца Рудольфа. Но, остановленный по дороге непроходимыми льдами, истощив почти все свое топливо, «Св. Фока» вынужден был зазимовать в бухте Тихой у острова Гукера. Оттуда начальник экспедиции предпринял санную экспедицию к Северному полюсу с двумя матросами, Линником и Пустошным.

Нужно заметить, что условия зимовки были очень тяжелыми. Запас топлива состоял из нескольких моржевых шкур, 300 *кг* угольного порошка, пустых бочек и ящиков. Судно отапливалось зимой звериным салом и переборками между каютами. Среди команды распространилась цынга из-за однообразного и недоброкачественного питания. Только трое участников экспедиции были совершенно здоровы (Визе, Павлов и Пинегин). Был болен цынгой и сам Седов. При таких условиях поход Седова к полюсу был чистейшим безумием. Но ни болезнь, ни настойчивые просьбы товарищей не могли удержать начальника экспедиции, и 15 февраля 1914 г. он двинулся в поход.

Н. В. Пинегин рассказывает так о последних минутах расставания: «Седов несколько минут стоял с закрытыми веками, как бы собираясь с мыслями, чтобы сказать прощальное слово. Все ждали. Но вместо слов вырвался едва заметный стон, и в углах сомкнутых глаз сверкнули слезы. Седов с усилием овладел собой, открыл глаза и начал говорить, сначала отрывочно, потом спокойнее, — голос затвердел». Нечего и говорить, что такое начало не предвещало ничего хорошего. Сотоварищи Седова предполагали, что у него цынга, но сам он считал, что это лишь обострение ревматизма. В том и другом случае нечего было расчитывать на благополучный исход путешествия, связанного с величайшими трудностями.

19 марта двое из партии Седова вернулись, — это были Линник и Пустошный. Седова с ними не было. Он умер 5 марта. Вот, что рассказывали его спутники: «Дорога по тонкому молодому льду сменялась непроходимыми торосами. Режущий ветер сжег дочерна лица. Матросы еле справлялись с тремя нартами. Седов лежал на средней, одетый в эскимосский костюм, в спальном мешке, крепко привязанном сверху качающихся нарт. Больной часто впадал в забытье; как неживая склонялась голова, а тело безвольно следовало движениям нарт и толчкам по торо-

сам. Очнувшись, Седов первым делом сверял курс с компасом и не выпускал его во все время сознания. Матросы замечали: больной подолгу осматривался, словно стараясь опознать острова, лежащие на пути. Спутникам иногда казалось, что Седова мучила мысль, как бы они самовольно или обманом не повернули, не увезли на судно, не сменили бы северного курса». Последние дни Седов не ел и не пил, дыхание его становилось все более затрудненным. Его приходилось поддерживать в сидячем положении, так как иначе он не мог дышать. Во втором часу дня 5 марта он стал внезапно задыхаться и со словами: «Боже мой, боже... Линник, поддержи», умер. Матросы похоронили его на мысе Бророк Земли кронпринца Рудольфа. Они оба очень плохо разбирались в карте с английскими надписями, и потому местонахождение могилы Седова можно определить только предположительно.

Проф. В. Ю. Визе.

Экспедиция Седова выполнила на Земле Франца-Иосифа очень ценную научную работу, хотя достигла бы несравненно больших результатов, если бы условия, в которых велась работа, не были такими неблагоприятными, а оборудование экспедиции стояло на высоте поставленных ей задач. К сожалению, наши дореволюционные экспедиции никогда не отличались богатством своего снаряжения и потому были вынуждены довольствоваться тем, что им удавалось добыть с величайшими трудностями.

К тем же годам, когда работала экспедиция Седова, относится и злополучная экспедиция Брусилова на судне «Св. Анна». В задание ее входило плавание северовосточным проходом.

Осенью 1912 г. «Св. Анна» была затерта льдами в Карском море у полуострова Ямала на 71° 47′ с. ш. Отсюда начался ее дрейф во льдах. В плавание пошло 24 человека, в том числе Ерминия Александровна Жданко, одна из первых русских полярных путешественниц-исследователей. До этого времени мы знаем еще только об одной женщине, жене лейтенанта Прончищева, которая принимала участие в полярной экспедиции. Но Прончищева лишь сопровождала мужа, не являясь прямой участницей в работах его экспедиции. В конце февраля 1913 г. начинает наблюдаться постепенное склонение дрейфа на запад, которое достигает такой силы, что 30 сентября того же года «Св. Анна» оказывается после пересечения 80-й параллели вблизи Земли Франца-Иосифа. 23 апреля 1914 г., когда судно находилось в широте 83° 17′ с. и долготе 60° в., его покинула партия в 11 человек во главе со штурманом В. А. Альбановым, решив добраться до ближайшей земли и вместе с тем дать возможность остающимся на судне просуществовать лишнее время за счет освобождающегося провианта. На судне осталось 13 человек с запасом провианта на год. Топливо к тому времени было уже израсходовано, и судно отапливали его же собственными частями. «Св. Анна» могла кое-как продержаться до осени 1915 г.,

Собачья запряжка „веером".

а затем ее экипаж должен был спасаться на шлюпках, если бы к тому времени судно вышло из льдов.

Так или иначе, экспедицию Брусилова нужно считать погибшей, после того как она разделилась. Из 11 человек, ушедших с Альбановым, только двоим удалось спастись. Запасов провианта имелось всего на два месяца, при чем «ни снаряжение, ни снабжение продовольствием и пр. не соответствовали тем нормам и требованиям, какие обыкновенно применяются к полярным санным партиям. Без охоты партия не могла бы существовать двух месяцев. Самым слабым местом снаряжения была, однако, навигационная часть, а именно — отсутствие сколько-нибудь сносной карты Земли Франца-Иосифа и прилегающих к ней частей океана. Единственное, чем в этом отношении обладал Альбанов, была небольшая карта Земли Франца-Иосифа, приложенная к сокращенному русскому изданию описания путешествия Нансена». Однако Альбанову удалось дойти со своей партией, хотя и с величайшими трудностями, до мыса Мэри Гармсуорт на Земле Александры в 76 дней, потеряв всего одного человека и пройдя за это время по льду 380 *км.* При переходе вдоль берега Земли Александры экспедиция потеряла еще двух человек, умерших от истощения. Затем четыре человека пропали без вести на переходе берегом между мысом Ниль и мысом Гранта. Наконец, двое были унесены на каяке в море во время шторма. Оставшись вдвоем с матросом Кондратом (ныне един-

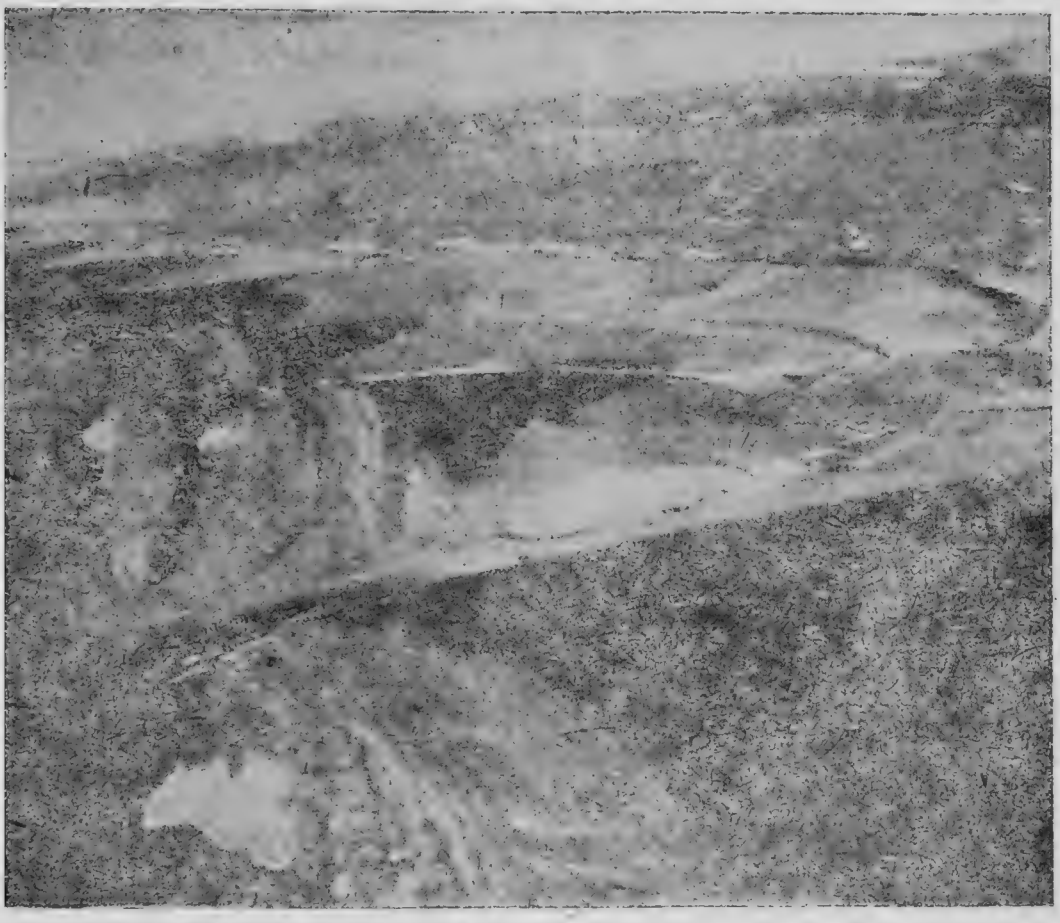
Полярная станция в б. Тихой.

ственным живым участником экспедиции Брусилова), Альбанов благополучно вышел к мысу Флора 24 июля 1914 г. Через девять дней сюда же подошел «Св. Фока», сам находившийся в весьма печальном состоянии и за неимением топлива жегший уже стеньгу бизань-мачты и часть фальшборта. Судно Седова расчитывало было найти остатки угля, оставленного на мысе Флора адмиралом Макаровым во время его пребывания в полярных областях в 1901 г. на ледоколе «Ермак». Интересно отметить, что во время этого плавания «Ермак», первоклассный ледокол, снабженный мощной машиной, провел целый месяц в тисках льдов около Новой Земли. Настолько различны бывают каждый год состояние полярных льдов и высота их распространения.

Необычайно тяжелые условия путешествия Альбанова не позволили ему заниматься научными исследованиями, но все же его поход важен в том отношении, что на пути от места, где была оставлена «Св. Анна», до Земли Франца-Иосифа Альбанов прошел как-раз через ту область, где на карте Пайера значатся Земля Петермана и Земля короля Оскара, и тем доказал, что никаких земель здесь не существует.

Одной из последних иностранных экспедиций на Землю Франца-Иосифа была экспедиция Уорслея в 1925 г., побывавшая здесь на парусной яхте «Исландия» и произведшая несколько промеров глубин. С тех пор до наших дней из иностранцев Землю Франца-Иосифа посещали только главным образом норвежские промышленники, еще не научившиеся считать эту группу островов территорией СССР. В 1927 г. к мысу Флора подходила экспедиция Института для изучения Севера на моторном судне «Эльдинг», о чем мы уже упоминали выше. Год спустя, ледокол «Георгий Седов», идя от Новой Земли, подходил к мысу Гранта и в течение почти четырех недель плавал в водах, омывающих южные берега архипелага. Во время своих двукратных попыток пройти возможно дальше к северу, огибая мыс Мэри Гармсуорт, «Седов» доходил до 80° 56′ с. ш. В том же году в сентябре ледокол «Красин» в поисках Амундсена и группы Алессандрини, погибшей с дирижаблем «Италия», был в широте 81° 47′ с., откуда прошел к мысу Ниль, где была про-

изведена высадка на берег. В 1929 г. на Земле Франца-Иосифа снова был ледокол «Седов», построивший постоянную станцию в бухте Тихой и оставивший там на зимовку нескольких советских исследователей под начальством т. Илляшевича. В 1930 г. «Седов» в третий раз посещал Землю Франца-Иосифа, где в бухте Тихой был построен новый дом и снова остались на



Северная часть Таймыры (Снято с цеппелина)

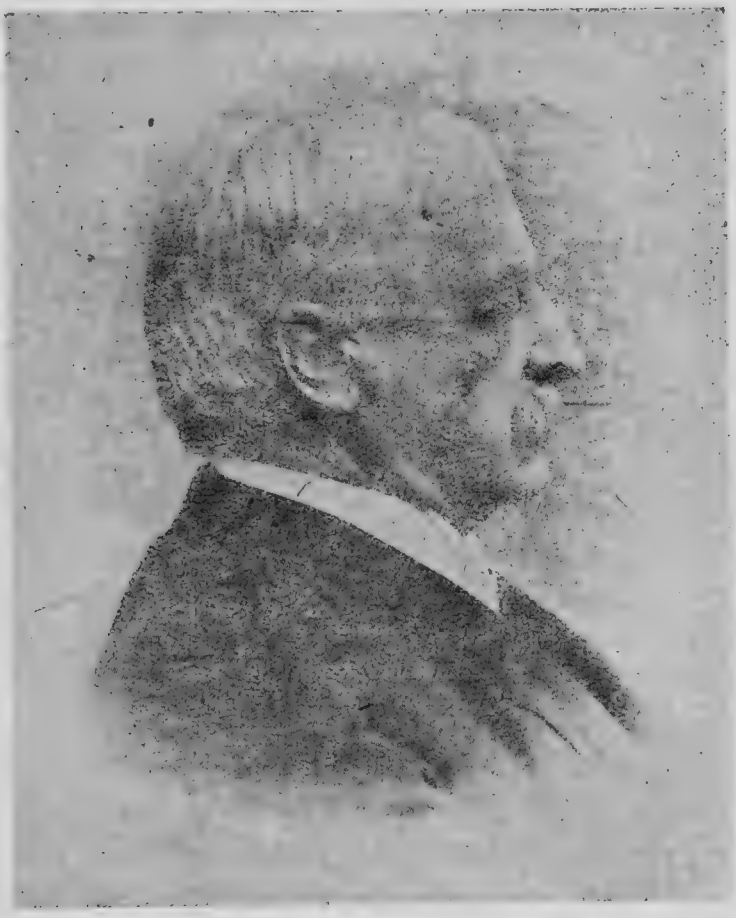
зимовку наши ученые и радисты, во главе с И. М. Ивановым участником похода «Красина» 1928 г. Какими-то весьма значительными научными заданиями руководилось в 1930 г. и норвежское экспедиционное судно «Братвог», под начальством д-ра Хорна, посетившее в августе Землю Франца-Иосифа. Ради этого визита не были даже доведены до конца работы по раскопкам из-под льда останков участников экспедиции Андрэ, чем занимался «Братвог» на Белом острове.

Ледокол «Седов» в 1930 г., оставив зимовщиков в бухте Тихой, совершил шестинедельное плавание по океану в восточном направлении и доходил до западных берегов Северной Земли, открытой в 1913 г. полярным исследователем Вилькицким и названной тогда Землей Николая II. Между Землей Франца-Иосифа и Северной Землей «Седов» открыл несколько островов (Визе, Воронина, Самойловича и Шмидта) и группу островов С. Каменева, на которых была построена радиостанция и научная база, где оставались на два года четыре работника, в том числе начальник станции Ушаков и геолог Урванцев. В 1931 г. Землю Франца-Иосифа посетили ледокол «Малыгин» и пароход «Ломоносов». «Малыгин», зафрахтованный акционерным обществом «Интурист», совершал плавание с иностранными туристами, но одновременно на нем велись разного рода научно-исследовательские работы. Экспедиция побывала в бухте Тихой на острове Гукера, где 27 июля произошла знаменательная встреча с цеппелином «LZ—127», а затем посетила бухту Теплиц на Земле Рудольфа. «Ломоносов» доставил на станцию в бухте Тихой новую партию зимовщиков во главе с Кулаевым и снял прежний персонал станции.

В минувшем году ледокол „Малыгин“ совершил дважды плавание на Землю Франца-Иосифа, сменив там зимовщиков и построив новую станцию — самую северную в мире, на острове кронпринца Рудольфа. Экспедициями руководил Н. В. Пинегин — участник плавания „Св Фоки“. Прежняя станция в бухте Тихой значительно расширена, и работы ее ведутся как по обычной программе, так и по выполнению заданий 2-го Международного полярного года. Вместе с советскими полярными исследователями зимует также и немецкий ученый, д-р Шольц. Начальником станции является И. Д. Папанин. На станции на о-ве кронпринца Рудольфа в бухте Теплиц осталось на зимовку всего четыре человека под начальством Ф. И. Балабина. Как мы уже упоминали, эта станция — самая северная в мире. Она находится на 81° 47 с. ш. Дополнительным запасом к имеющемуся на станции продовольствию могут служить некоторые продукты, сохранившиеся еще от времен экспедиций герцога Абруццкого и Фиала-Циглера.

XVI. ПУТЕШЕСТВИЕ НОРДЕНШЕЛЬДА НА «ВЕГЕ» И ЭКСПЕДИЦИЯ ДЕ-ЛОНГА

Описывая экспедицию Вейпрехта и Пайера, мы упоминали, что она имела намерение проплыть северовосточным проходом



А. Э. Норденшельд (1832—1901).

вдоль азиатского побережья. Но эта задача оказалась невыполнимой. Таким образом, со времени работ Великой северной экспедиции Беринга вопрос о плавании северовосточным проходом в течение свыше ста лет не поднимался и не делалось никаких попыток к его разрешению. Совершались лишь отдельные плавания в восточные воды, главным образом промысловыми судами, при чем самыми замечательными из них были плавания капитана Иохансена в 1869—1870 гг. В одно из них

Иохансен проходил на восток до устья Оби и Енисея. Известный географ Петерман считает это путешествие одним из самых важных по своим результатам после экспедиций Баренца. К сожалению, ни у одного из промышленников не было больших материальных возможностей для попытки проплыть вдоль берегов Сибири до Берингова пролива. И лишь шведской экспедиции А. Э. Норденшельда удалось впервые пройти этим путем на одном судне.

Норденшельд родился в Финляндии и по окончании университета некоторое время служил на уральских горных заводах. За политическую речь, произнесенную во время одного банкета, он был выслан заграницу и прожил несколько лет в Швеции. Вернувшись снова в Финляндию, он опять имел столкновение с царским правительством и на этот раз был обвинен в государственной измене и оскорблении величества. Пришлось опять уехать в Швецию с тем, чтобы уже больше не возвращаться в Финляндию. Интересуясь минералогией и геологией, Норденшельд еще в молодые годы совершил ряд путешествий на Шпицберген, при чем во время одного из них доходил до 81° 42′ с. ш. В 1870 г. он зимовал в Гренландии и прошел вдвоем со спутником, без проводников, около 50 *км* по ледникам. Через два года он снова плавал к Шпицбергену в поисках Земли Гиллиса. Приобретя таким образом значительный опыт в полярном исследовании, Норденшельд взялся за подготовку более серьезного путешествия. В 1875 г. он отправился на маленькой яхте «Пröвен» к берегам Новой Земли, откуда благополучно прошел в Карское море, оказавшееся свободным от льдов, и через полтора месяца после выхода из Тромсö встал на якорь у устья Енисея. Отсюда Норденшельд поднялся в лодке вверх по Енисею почти на всем его протяжении и затем проехал сухим путем в Петербург. Это путешествие возбудило всюду огромный интерес. Норденшельд счел возможным осуществление плавания северовосточным проходом и на следующий год отправился в новую экспедицию. В оплате ее расходов принял большое участие русский горнозаводчик Сибиряков. Судно Норденшельда «Имер» благополучно достигло устья Енисея и поднялось затем вверх по реке. Оттуда оно, взяв на борт разный груз, без

особых затруднений вернулось в Европу, доказав возможность практического использования этого пути. Предсказание Норденшельда об открытии «великого торгового пути из Сибири через устье Енисея» сбылось и тем самым было положено начало будущих постоянных карских экспедиций, слабым намеком на которые были ранние плавания русских промышленников, перетаскивавших свои суда волоком из Карского моря в Обь.

После этих двух удачных путешествий Норденшельд решил, что настало время для осуществления попытки плавания вокруг всей Европы и Азии. Было приобретено судно «Вега» в 357 *т* и. закуплено снаряжение и провиант, расчитанный на 15 000 *км* пути. Норденшельд, знакомый с состоянием льдов и течениями, предполагал, что вдоль азиатского побережья ему встретятся обширные полыньи, не затягивающиеся льдом, благодаря сравнительно теплой воде огромных сибирских рек. Это предположение позднее оказалось совершенно правильным.

„Вега" у м. Челюскина.

«Вега», сопровождаемая пароходом «Лена», вышла в плавание в конце июля 1878 г., нашла Карское море совершенно свободным от льдов и в двадцатых числах августа обогнула мыс Челюскина. Дальнейшее плавание было трудным, так как карты оказались неправильными; «Вега» часто проходила там, где показывалась суша, и натыкалась на мыс, где на картах было открытое море. У устья Лены суда экспедиции расстались. «Лена»[1] пошла вверх по реке, а «Вега» направилась дальше

[1] «Лена» прошла затем в Якутск и в течение 50 лет обслуживала нужды края, явившись первым судном, прибывшим в Якутию из Европы. Осенью прошлого года «Лена» встречала экспедицию «Сибирякова» и в том же году погибла.

на восток. Льда попадалось все больше и больше, а мороз крепчал; приходилось держаться ближе к берегам, где теплая вода и течение еще мешали образованию ледяных полей. И все же, не дойдя всего 250 *км* до Берингова пролива, судно вмерзло в лед и осталось там зимовать. В надежде на полный успех своей экспедиции Норденшельд послал с «Леной» телеграмму, в которой сообщал, что он надеется быть в Японии осенью 1878 г. Но до начала 1879 г. от него не получалось новых известий, а к тому же американские китоловы распространили слухи о виденном ими пароходе, затертом льдами у Берингова пролива. Это вызывало беспокойство за судьбу экспедиции, и Сибиряков заказал новый пароход, который должен был итти на помощь Норденшельду через Суэц и Берингов пролив. Но помощи не понадобилось. В мае 1879 г. было получено новое известие, сообщавшее о благополучном ходе экспедиции, а в начале сентября Норденшельд телеграфировал из Иокогамы, что экспедиция прибыла сюда, «пройдя северовосточным проходом и открыв морской путь, не потеряв ни одного человека, без болезней среди экипажа и без повреждения судна».

Спасательная экспедиция Сибирякова была отменена, но зато состоялась другая, сыгравшая огромную роль в истории последующих полярных исследований, и внушившая мысль Нансену использовать дрейф льдов для достижения Северного полюса. Это была экспедиция Де-Лонга на «Жанетте», закончившаяся гибелью судна, самого начальника и части участников похода.

Заданием Де-Лонга было достижение полюса, а в первую очередь — помощь Норденшельду. Все расходы по путешествию взял на себя Гордон Беннет, собственник американской газеты «Нью-Йорк Геральд», организовавший знаменитую экспедицию Стэнли в Центральную Африку. Исходя из предположения, что одно из морских течений Берингова пролива направляется на север, Де-Лонг решил итти этим путем. «Жанетта» вышла из Сан-Франциско 8 июля 1879 г., прекрасно снаряженная для долголетнего плавания. У залива св. Лаврентия было получено известие, что «Вега» благополучно вышла из льдов и находится на пути в Японию. Так как Де-Лонг, оказав помощь Норденшельду или же узнав о благополучном исходе его экспедиции,

имел право приступить к выполнению своей прямой задачи, то он счел себя свободным от обязательств искать Норденшельда и пошел к полюсу. «Жанетта» должна была перезимовать у острова Врангеля, а затем плыть по течению на север вместе со льдами. Но в ноябре судно экспедиции было затерто льдами и с этого времени началась двухлетняя борьба с жестоким врагом. Льды то быстро, то медленно гнали «Жанетту» на северозапад навстречу неведомой судьбе. В январе 1880 г. прибавилась новая опасность: судно дало течь и могло держаться наплаву только при помощи помп. День и ночь команда посменно работала у них, выкачивая воду. Неделями никто не раздевался, чтобы успеть выскочить на лед в случае катастрофы. Такое положение длилось 22 месяца! Недаром Де-Лонг пишет в своем дневнике: «замечательная страна для обучения терпению»! В мае 1881 г. «Жанетта» находилась к северовостоку от Ново-Сибирских островов, и 17 мая с судна были замечены два островка, названные островом Генриетты и островом Жанетты. Вместе с другими небольшими островами они являются единственным географическим открытием, сделанным за время экспедиции. Правда, научные исследования и наблюдения производились непрестанно. В начале июня напором льдов вдавило внутрь бока корабля, и судно начало тонуть. «Жанетта» легла на правый борт под углом в 16 градусов. Все трещало и ломалось. Палуба провалилась и швы обшивки разошлись. Был отдан приказ выгружать на лед шлюпки, провиант, одежду, сани и всякое снаряжение. Лед надвигался все больше и больше. Нос корабля высоко поднялся, корма опустилась, сильно врезаясь в лед. Через некоторое время напор льдов ослабел, но «Жанетта» лежала на боку уже под углом в 22 градуса, поднявшись на полтора метра вверх. Затем давление опять усилилось, последовал ужасный толчок, «Жанетта» перевернулась на левый бок под углом в 30 градусов и рано утром 12 июня 1881 г. пошла ко дну на 77° 15′ с. ш. и 150° в. д.

После крушения Де-Лонг решил спасаться на материк, пройдя вдоль Ново-Сибирских островов до кромки льдов, а затем проплыв в лодках до устья Лены. Экспедиция должна была разбиться на несколько партий для облегчения передвижения. Но пути

по льду было невероятно трудно. Приходилось постоянно возвращаться и забирать оставленное, так как тащить сани с полной нагрузкой по подтаявшему и неровному льду было почти немыслимо. За сутки редко проходили больше 10 *км*, а ближайший населенный пункт отстоял на 1200 *км* пути. К довершению всех бед, путешественников сносило льдами к северу и через неделю после начала похода они оказались на 200 *км* севернее того места, где погибла «Жанетта»! Только в середине сентября партия Де-Лонга достигла устья Лены, где все, кроме двух матросов, отправленных за помощью, погибли от холода и голода. Вторая партия пропала без вести, не достигнув материка. Лишь третья, под начальством машиниста Мельвиля, добралась до ближайшей русской колонии, которая и оказала помощь несчастным.

Только на следующий год был найден лагерь Де-Лонга с замерзшими путешественниками и их жалким скарбом. На земле рядом с телом начальника экспедиции лежал его дневник, доведенный до 30 октября — 140-го дня со времени гибели «Жанетты». Дневник Де-Лонга — потрясающая по краткости и скупости изложения картина невероятных мучений и страданий, через нескончаемую цепь которых должны были пройти 12 полярных мучеников. Трупы были укутаны в тряпки, ни у кого не осталось на ногах сапог, а найденные в карманах платья изгрызанные куски кожи и остатки меховых сапог свидетельствуют о том, чем питались несчастные! Руки и платье их были опалены и обожжены. Очевидно, перед смертью погибшие, напрягая последние силы, забивались прямо в огонь.

Через три года после гибели «Жанетты» было получено известие о том, что три эскимоса наткнулись в бухте Юлианехоб в Гренландии на изумительную находку. На одной из льдин, плававших по заливу, лежало до пятидесяти штук разных частей одежды, штанов, чулок и рубашек. Кроме того, были найдены пистоны и доска с прикрепленным к ней клочком бумаги. Все это было перевезено на берег и исследовано. Среди вещей оказался подписанный Де-Лонгом список провианта, перечень лодок и панталоны с меткой «Л. Норос», — так звали спасшегося матроса из партии Де-Лонга. Находка эта показалась настолько

невероятной, что ее сперва приняли за мистификацию. Однако она служила неоспоримым доказательством существования какого-то сильного течения, идущего через весь Полярный бассейн, а может даже и через полюс. За три года льдина с вещами проплыла от места гибели «Жанетты» до берегов Гренландии—около 7200 *км* при средней скорости 6.6 *км* в сутки.

XVII. ФРИТЬОФ НАНСЕН

Газетную заметку о находке прочел Нансен, тогда еще молодой человек, и она явилась тем толчком, который привел позднее к знаменитой экспедиции «Фрама». Нансен решил воспользоваться открытым течением, вмерзнуть добровольно во льды и попробовать пройти с ними через полюс, выбрав исходным пунктом место гибели «Жанетты». План его основывался еще и на тех наблюдениях, что у берегов Гренландии постоянно находят разные предметы, которые могут принадлежать только эскимосам с берегов Берингова пролива, а у побережья Шпицбергена попадается лес-плавник, несомненно приносимый от берегов Сибири, куда его выносят воды сибирских больших рек. Свой план Нансен смог осуществить только через 10 лет. Тем временем он совершил замечательное путешествие через ледниковый покров Гренландии, давшее Нансену опыт, чрезвычайно пригодившийся ему потом.

Мы не можем не остановиться здесь подробнее на личности и путешествиях Нансена, всемирно известного полярного исследователя, пользующегося у нас в СССР совершенно заслуженной и необычайно широкой популярностью.

Фритьоф Нансен родился 10 октября 1861 г. в предместье Осло, умер в Осло же 13 мая 1930 г. По окончании университета он занимался научной работой в качестве зоолога и биолога и приобрел ученую степень доктора. С ранних лет интересуясь полярными исследованиями, он принимал участие в нескольких плаваниях по Ледовитому морю, а затем отправился в самостоятельную экспедицию через гренландский ледниковый покров. В то время — в конце 80-х годов — Гренландия была еще очень мало исследована, и на карты были более или менее точно нанесены лишь ее береговые зоны. Экспедиции

не удалось дойти до гренландского побережья на судне, и Нансен со своими спутниками (между прочим с будущим капитаном своего «Фрама» Свердрупом) в течение двенадцати дней шел на веслах, пока не высадился в Умивике на восточном берегу. В середине августа 1888 г. экспедиция тронулась на лыжах, направляясь на Кристиансхоб, лежащий на западе Гренландии, но вынуждена была свернуть к югу на Годхоб, куда и прибыла 3 октября после невероятных мучений и трудностей.

Достаточно сказать, что мороз доходил до — 50°, при чем путь экспедиции почти все время лежал на высоте до 3000 *м* над уровнем моря! Когда участники экспедиции спустились к морю, им пришлось плыть дальше в самодельных лодках из ивовых прутьев и бамбуковых палок, обтянутых брезентом.

Свое путешествие Нансен описал в знаменитой книге «Через Гренландию на лыжах». Хотя с планом перехода через гренландские льды до Нансена выступал всемирно-известный путешественник Р. Пири, открывший в 1909 г. Северный полюс, но зато Нансен первым из всех полярных исследователей привел в исполнение этот план. Не надо забывать, что представляет собою Гренландия. Омываемая с востока холодным течением, занесенная вековыми снегами, она служит каким-то чудовищной величины ледником, откуда веет ледяным дыханием на Америку и Европу. Переход через ледниковый покров Гренландии можно сравнить только с путешествиями к южному полюсу Шекльтона, Амундсена и Скотта. Возвратившись из Гренландского похода, Нансен начал готовиться к новой экспедиции — на этот раз к Северному полюсу.

Были собраны необходимые средства и на них построено судно особой конструкции — знаменитый «Фрам». Днище его было округлым, яйцевидным, с тем расчетом, чтобы давление льдов поднимало судно, выпирало его из воды, не причиняя ему существенного вреда. Экспедиция была снаряжена всем необходимым на несколько лет, и 24 июня 1893 г. «Фрам» вышел в плавание. Нансен отдавал себе ясный отчет в рискованности своего плана. «Позади остается все, что ты любишь в жизни. Что-то принесет с собой будущее?» — писал он в дневнике.

«Фрам» должен был пройти вдоль берегов Сибири и войти во льды у места гибели «Жанетты». Но тяжелая борьба со льдами пугала все расчеты Нансена, и вскоре он убедился, что надежды достигнуть полюса на судне чрезвычайно мало. «Фрам» все время сносило течением и ветром к западу. Тогда Нансен решил оставить судно и сделать попытку пройти к полюсу на лыжах. Так как не было никакой возможности найти потом «Фрам» во льдах, то Нансен намеревался отправиться после этого к Шпицбергену, где он надеялся встретить промысловые суда. Сопровождать Нансена добровольно вызвался один из его спутников — Ялмар Иохансен, студент, занимавший на «Фраме» место кочегара. Об их походе мы уже упоминали раньше.

Фритьоф Нансен.

Плавание «Фрама» Нансен описал в своей всемирно-известной книге «Поход «Фрама» через Ледовитое море» (у нас книга известна под названием «Во мраке ночи и во льдах»). Из этого путешествия Нансеном было вывезено огромное количество разных научных материалов, разработка которых заняла несколько лет. Кроме того, поход «Фрама» начал новую эпоху в методе полярных исследований. Нансен впервые стал применять легкие собачьи запряжки и лыжи для быстрого передвижения по льду. Этот метод был развит далее рядом выдающихся полярных исследователей, среди которых первое место занимает Р. Амундсен.

После своего блестящего подвига Нансен в течение 15 лет не принимает участия в сколько-нибудь значительных новых полярных путешествиях и уходит целиком в научную работу. Он читает лекции по океанографии в Кристианийском университете и выпускает ряд капитальных трудов, доставивших ему

мировую известность. В 1913 г. он принимает участие в экспедиции, которой было дано задание пройти из русских европейских портов в устье реки Енисея. Таким образом намеревались установить постоянные рейсы коммерческих пароходов по тому пути, которым теперь следуют наши суда Карской экспедиции. Возможность плавания для коммерческих судов вдоль сибирского побережья была еще раз подтверждена, и только наступившая мировая война помешала осуществлению постоянных карских рейсов. Опыт, знания и авторитет Нансена очень способствовали успешному проведению в жизнь этого плана.

Во время войны и после войны Нансен выступает как политический деятель. Наступают тяжелые 1921—1922 гг., и Нансен ведет интенсивную работу по оказанию помощи голодающим разных стран, пострадавших от империалистической войны, и в первую очередь РСФСР. Нам всем памятна деятельность Нансена на этом поприще, его работа в голодающем Поволжье. Он был одним из западных друзей молодого пролетарского государства, помощь которому вызвала злобу в буржуазных газетах. Нансен приезжал в это время в нашу республику и был избран почетным членом Московского совета рабочих, крестьянских и красноармейских депутатов.

В самые последние годы Нансен живо интересовался идеей воздушного сообщения через полюс или через полярные области и предполагал возглавить полярную экспедицию на цеппелине, которая состоялась в 1931 г. Наша Академия Наук давно отметила заслуги Нансена и избрала его в свои почетные члены.

XVIII. ЭКСПЕДИЦИИ ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЫ XIX ВЕКА И ПОИСКИ ФРАНКЛИНА

Но Северного полюса удалось достигнуть, не отдаваясь на волю ветров и течений, а упорно продвигаясь по льдам, раз за разом повторяя настойчивые попытки, пока они не увенчались успехом. Честь открытия Северного полюса выпала на долю американца Роберта Пири, который водрузил 6 апреля 1909 г. американский флаг на самой северной точке нашего полушария. К описанию путешест-

вия Пири мы еще вернемся, а пока возвратимся к началу XIX ст. и расскажем о ряде полярных экспедиций, совершенных со времени путешествия Коцебу вплоть до похода Пири к полюсу.

В 1816 г. полярная зима была необычайно мягкой и поступали известия, что льды уклонились от восточных берегов Гренландии, давая возможность китоловам доходить беспрепятственно до 80° с. ш. Это обстоятельство было признано весьма благоприятным для снаряжения экспедиций к Северному полюсу, вследствие чего английское адмиралтейство отправило в полярные воды две экспедиции. Одна должна была сделать попытку пройти северозападным проходом, другая—плыть прямо к полюсу и затем спуститься оттуда в Тихий океан через Берингов пролив. Во главе первой из них стоял Джон Росс-старший, другим кораблем экспедиции командовал Вильям Парри, позднее прославившийся своими полярными путешествиями. Росс вышел в плавание в 1818 г. и благополучно достиг пролива Ланкастера, выйдя таким образом на верный путь. Но неожиданно он отдал приказание поворачивать обратно, не желая рисковать жизнью команды и целостью судов. Россу показалось, что пролив загораживает какая-то земля и потому трудно ожидать существования здесь прохода. Это была роковая ошибка. Будущее показало, что пролив Ланкастера представляет доста-

Джемс Росс-младший.

точно удобств для плавания и является одним из главнейших участков столь долго искомого северозападного прохода. По возвращении Росса в Англию, он подвергся резким нападкам за свою нерешительность. Часть его же офицеров подала заявление, что Росс по нерадению к службе и по небрежности не выполнил возложенных на него поручений. Началась оживленная газетная полемика, в результате которой на следующий год была послана новая экспедиция под начальством Парри.

Выйдя в море весной 1819 г., Парри встретил посредине Баффинова залива сплошные льды и смело прошел сквозь них. Борясь с бесчисленными затруднениями, корабли экспедиции— «Хекла» и «Грайпер» — достигли пролива Ланкастера, миновали тот пункт, где Росс повернул обратно, и вошли в неизвестные еще европейцам воды. У Парри было желание продолжать плавание этим путем в надежде, что он ведет его в море, которое видели Мекензи и Хэрн, но льды помешали этому. Все же была пройдена добрая половина огромного расстояния между Баффиновым заливом и Тихим океаном. Пройдя за 110° з. д., Парри объявил команде, что экспедицией выиграна премия в 5000 фунтов стерлингов, назначенная в награду тому судну, которое первым дойдет до этого меридиана. Спустя несколько дней. после описанного события, перед Парри возникла дилемма. Надо было или возвращаться домой или же оставаться на зимовку: сплошные льды поставили предел дальнейшему продвижению на запад. Парри решил зазимовать. Зимовка продолжалась девять месяцев, при чем, не взирая на страшные холода и тяжелые условия существования, из состава экипажа был потерян всего лишь один человек. Парри собрал много ценных сведений о климате и метеорологии полярных стран, и его наблюдения принесли неисчислимую пользу последующим экспедициям. Интересно отметить, что за время зимовки ни разу не наблюдалось такой низкой температуры, какая является обычной в более южных широтах у нашего северовосточного побережья Азии.

Только в августе следующего года экспедиция смогла тронуться в дальнейший путь, но ей не удалось пройти за 113° 46′ 43″ з. д. Льды снова помешали дальнейшему ее продвижению. Пришлось

возвращаться в Англию. Обратный путь замечателен тем, что Парри от места поворота до пролива Ланкастера шел только 5 суток, между тем как вперед понадобилось итти 35 дней. В начале ноября 1820 г. экспедиция благополучно прибыла в Лондон.

Парри был первым, кто добровольно остался на зимовку в полярных странах. При этом нужно сказать, что зимовка организована была изумительно разумно и рационально. А между тем Парри почти не обладал никаким опытом в этом отношении и ему приходилось решать все мелочи самому, не черпая сведений из чужих наблюдений и переживаний. В светлое время года предпринималось много санных поездок, и Парри не боялся удаляться на большое расстояние от своего судна. До него же никто из исследователей не решался уходить с корабля в санную экспедицию с провиантом всего на несколько недель.

Выше мы упоминали, что 1819 г. был богат для России замечательными путешествиями. В этом году было отправлено целых три экспедиции: лейтенанта Лазарева к Новой земле, капитана Беллинсгаузена к Южному полюсу и капитана Васильева в дальневосточные воды. Об экспедиции Беллинсгаузена мы расскажем в свое время, экспедиция Лазарева нами уже упоминалась, и потому здесь мы остановимся вкратце только на плавании Васильева. Прибыв в 1820 г. на Камчатку, Васильев отправил капитан-лейтенанта Шишмарева на остров Уналашку, с предписанием описать берега Америки от залива Коцебу. Сам же он прошел в Берингов пролив и в течение целого месяца крейсеровал в Ледовитом море от мыса Лисбэрн до мыса Крузенштерна. Затем, перезимовав на Сандвичевых островах, Васильев в 1821 г. вернулся в полярные воды, предполагая пройти вдоль северозападного берега Америки и отыскать путь в Атлантический океан. Шишмарев же должен был итти к северовосточным берегам Азии и попробовать войти в Северное море. Однако особых результатов оба плавания не дали, хотя Шишмарев доходил до мыса Сердце-Камень, а Васильев опять долгое время крейсеровал у северозападных берегов Америки. Но во всяком случае обе экспедиции сделали много ценных наблюдений. В том же году мичман Хромченко и Этолин определили положение американского берега к северу от мыса

Ньюхэви и описали на значительном протяжении реку Кускоквин и прилежащие к ней берега. Ими же определено было положение острова Нунивока, самого большого острова между берегами Азии и Америки. Вообще говоря, русское правительство в это время очень интересовалось исследованием Аляски и прилегающих к ней островов, и только отсутствие нужных средств и достаточного снаряжения помешало осуществлению этой задачи в должной степени. Но все же сделано было многое и примитивность снаряжения не останавливала отважных исследователей. Некоторые из них совершали плавание к северу от Аляски в простых байдарках! Так, в 1818 и 1819 гг. ученик мореходства Устюгов и служащие Русско-американской компании Колмаков и Корсановский совершили на байдарках двукратное путешествие на север от острова Кадьяка, описав берега на значительном протяжении.

В том же 1819 г. английское адмиралтейство отправило в сухопутную экспедицию капитана Франклина, впоследствии стяжавшего славу великого исследователя и погибшего в 1847 г. Франклин должен был исследовать Коппермайн-ривер,— ту самую реку Медных рудников, по течению которой прошел Хэрн,— и берега Ледовитого моря. Путешествие Франклина продолжалось больше трех лет, и за это время были составлены замечательные карты северного побережья Америки. Но на долю экспедиции выпали невероятные страдания из-за холода, а главное голода, и большинство ее участников погибло: двое умерли от изнурения, пятеро замерзли в пути, двое были съедены одним из индейцев, спутников Франклина, один из офицеров убит этим индейцем и, наконец, сам этот убийца застрелен доктором, помощником Франклина. Лишения путешественников были так велики, что за дорогу они нередко питались ремнями, кусками кожи и сапогами! Однако перенесенные страдания не помешали Франклину предпринять через некоторое время новое путешествие в те же места, при чем он не дошел до мыса Барроу 150 миль, т. е. прошел настолько далеко к западу, что был уже почти у того места, куда доходил с востока Кук в плавание свое от Берингова пролива. Немного оставалось сделать, чтобы сомкнуть цепь, связывающую по суше северозападный проход.

Парри тоже предпринимал две новых экспедиции с целью пройти северозападным проходом, но неблагоприятное состояние льдов помешало ему добиться решительных результатов. В 1827 г. он пытался дойти до полюса от берегов Шпицбергена, взяв с собою лодку, поставленную на сани. В экспедиции этой принимал участие прославившийся позднее Джемс Росс. Пройти к полюсу конечно не удалось, потому что ледяные поля постоянно сносило к югу, как мы уже видели это из описанного нами выше, и Парри вернулся на Шпицберген, достигнув только 82°45′ с. ш. Но все же он доходил севернее кого бы то ни было! Четвертое путешествие Парри было его последним. Здоровье его пошатнулось, и до самой своей смерти, последовавшей в 1855 г., он уже не принимал больше участия в новых экспедициях. История по праву предоставила ему одно из первых мест в ряду полярных путешественников, так как по степени своей подготовки и по достигнутым результатам экспедиции Парри являются совершенно исключительными для своего времени.

Джон Франклин

Блестящий успех Парри все эти годы смущал Росса, и он тщетно добивался от английского правительства снаряжения новой экспедиции на север, которая была бы поручена ему. Но адмиралтейство не сдавалось на убеждения, пока Россу не пришел на помощь богач Феликс Бут, на свои средства организовавший полярную экспедицию. Росс начал свое плавание в 1829 г. и провел в путешествии почти пять лет. Опыт Парри

показал ему, что пройти северозападным проходом можно только при условии зимовок, и на этом Росс строил весь план своего путешествия. К сожалению, в это время — на заре пароходостроения — еще не было винтовых пароходов и потому экспедиция отправилась в плавание на небольшом колесном пароходе «Виктории», совершенно неприспособленном по своей конструкции для плавания в полярных льдах. Первый год прошел довольно благополучно, хотя паровая машина портилась постоянно и доставляла массу хлопот путешественникам. «Виктория» миновала пролив Ланкастера и, спустившись к югу в пролив Принца-регента, дошла до того места, где Парри во время третьего путешествия бросил свой корабль «Фьюри». Вся эта область была названа Боотией в честь Бута, снарядившего экспедицию Росса. Здесь исследователи провели во льдах одиннадцать месяцев. Лед не вскрылся даже в летнее время, и лишь 17 сентября «Виктория» оказалась на чистой воде, но, пройдя только три мили, судно опять застряло во льдах. Паровая машина, оказавшаяся не только бесполезной, но даже вредной, была снята и свезена на берег, где ее и подарили эскимосам. Трудно сказать, обрадовались ли такому подарку эскимосы, но экипаж «Виктории» вздохнул с облегчением, избавившись от обузы и многих забот и хлопот. Наступила вторая зима, прошедшая в таких же приблизительно условиях, как и первая. С наступлением весны были предприняты санные экспедиции, при чем во время одной из них Джемсом Россом-младшим был открыт Северный магнитный полюс. Это открытие имело чрезвычайно важное научное значение, как и наблюдения, произведенные Россом над земным магнетизмом. Впрочем, позднейшие исследования показали, что магнитный полюс постоянно меняет свое местоположение. Таким образом Амундсену пришлось открывать его снова во время плавания на судне «Йоа» северозападным проходом. В конце августа 1831 г. «Виктория», после одиннадцатимесячной зимовки, вышла наконец в море, но через месяц ей пришлось снова зазимовать, пройдя всего четыре мили! Между тем положение зимовщиков очень ухудшилось. Правда, провианта оставалось еще на год, но часть команды уже была больна цынгой. Кроме того, темпы продвижения «Виктории» (семь

миль за два года!) не позволяли надеяться на скорое возвращение в Англию. Поэтому Росс решил бросить судно и, не дожидаясь лета, уже весной пуститься в путь, воспользовавшись лодками и провиантом, уцелевшими от гибели судна Парри «Фьюри». После месяца невероятно тяжелого пути по льдам экспедиция добралась до места гибели «Фьюри», где было найдено несколько лодок и прекрасно сохранившийся провиант. 1 августа Росс пустился в далекое плавание на лодках, но лишь к концу этого месяца путешественники достигли входа в пролив Барроу. Льды помешали дальнейшему продвижению, так что экспедиции пришлось вернуться к исходному пункту, где она и зазимовала в четвертый раз! Эта зимовка была необычайно тяжела, и часть команды «Виктории» погибла от цынги. Настроение путешественников было до-нельзя угнетенным, ибо все понимали, что если им и на следующее лето не удастся освободиться от ледяных оков, то гибель всех до одного неминуема.

Наконец, наступило долгожданное лето. Когда лед вскрылся, экспедиция тронулась в путь на лодке и, плывя то на веслах, то на парусах, вышла в открытое море из пролива Ланкастера. 28 августа вдали был замечен корабль, который скрылся, не обратив внимания на сигналы. Но через несколько часов показался второй корабль. Это была «Изабелла», которой командовал Росс во время своей первой полярной экспедиции. «Изабелла» увидела сигналы погибающих и поспешила к ним на помощь. Так закончилась многолетняя эпопея экспедиции Росса, давшей много ценных результатов и сделавшей ряд важных географических открытий. По возвращении домой Росс был осыпан всяческими почестями, как неимеющий себе равных полярный исследователь, и его превозносили даже те, кто раньше резко критиковал Росса за неудачу его первой экспедиции.

Долгое отсутствие Росса возбудило в Англии серьезные опасения за его судьбу, и на поиски его сухим путем был послан капитан Бак, бывший спутником Франклина во время его знаменитых сухопутных путешествий. Бак должен был обследовать берега Полярного моря от устья Большой Рыбьей реки, где еще ни разу не ступала нога европейца, и постараться найти

следы погибших. Но весной 1834 г. до Бака дошло известие о том, что Росс благополучно вернулся в Англию, после чего ему не оставалось делать ничего иного, кроме исследования течения Большой Рыбьей реки. Эту задачу Бак блестяще выполнил и после четырехмесячного трудного и опасного путешествия вернулся к своему исходному пункту. Исследованная им река впоследствии была названа рекою Бака.

Если ранние плавания северозападным проходом совершались в надежде найти кратчайший путь в Индию и Китай, то для исследователей XIX ст. решение этого вопроса, столь таинственного и загадочного, превратилось в самоцель. Никто уже не думал, что в приполярных областях можно найти короткий и удобный путь на восток, но великодержавная политика Англии, интересы науки, а в известной степени и легкий налет романтики, которая столько лет окружала тайну северозападного прохода, опять вызвали к жизни новую экспедицию. Это была знаменитая экспедиция Франклина. Она открыла собою новую эпоху в истории полярных путешествий не только потому, что ее задачи были очень широки, но еще и потому, что на поиски ее разными государствами было отправлено потом свыше 50 больших экспедиций, произведших огромную работу и собравших ценнейшие материалы по изучению географии полярных и приполярных стран. Командование экспедицией сперва было поручено капитану Крозье, но незадолго до ее отплытия в Лондон прибыл Франклин, уже 60-летний старик. Он записался в экспедицию добровольцем, но был признан слишком старым. Однако Парри, Росс и другие выдающиеся полярные путешественники поддержали перед правительством ходатайство Франклина, и он был назначен начальником вместо Крозье. Экспедиция, в составе двух кораблей, «Эребуса» и «Террора», вышла в море в мае 1845 г. с командой в 138 человек. Франклину было дано задание войти в Дэвисов пролив, перегрузить там снаряжение с сопровождавшего экспедицию вспомогательного судна и, отпустив его в Англию, итти самому дальше на запад через Баффинов залив, затем войти в пролив Ланкастера, оттуда пройти в пролив Барроу и следовать по пути Парри на запад мимо острова Мельвиля в Полярное море.

Решив таким образом одним ударом вопрос о плавании северо-западным проходом, инструкция предлагала далее Франклину итти в Берингов пролив и вернуться в Англию через Сандвичевы острова и Панаму. Отклоняться от намеченного маршрута с целью исследования областей к северозападу, если бы путь туда был свободен, Франклину не разрешалось. Запасов провианта было взято с собою на 5 лет, а при уменьшенных пайках — на 7 лет. К сожалению, большая часть провианта оказалась недоброкачественной и ее пришлось выбросить за борт.

Суда Франклина в последний раз видел в июле 1845 г. один китобой в устье пролива Ланкастера. С тех пор всякая связь экспедиции с внешним миром порвалась. Возвращения Франклина ожидали не позже конца 1847 г., но и этот год прошел без всяких известий о судьбе экспедиции. В 1848 г. английское правительство отправило три экспедиции на поиски Франклина: одну сухопутную под начальством Ричардсона и Рэ, другую через Берингов пролив и третью — под начальством Джемса Росса — по пути Парри, которым обязательно должен был бы следовать Франклин. Однако все эти экспедиции не нашли никаких следов пропавших и вернулись в Англию. К началу 1850 г. все надежды отыскать Франклина и его спутников живыми после пяти полярных зимовок, казалось, были уже совершенно неосуществимы. Все же было решено продолжать во что бы то ни стало поиски, и в 1850 г. целых 14 кораблей отправились обыскивать все уголки полярных областей, при чем во время одного такого плавания капитан Омманэй нашел первые следы Франклина. В 1852 и 1853 гг. на север отправились новые экспедиции, но ни одна из них не отыскала Франклина. Судьба знаменитого путешественника и его спутников в течение нескольких лет занимала все умы и не только в Англии; но, конечно, впереди всех в организации новых экспедиций на поиски Франклина шла Англия. Правительство восстановило премию в 20000 фунтов стерлингов, отмененную в 1828 г., когда исследование северозападного прохода было сочтено делом безнадежным. Кроме того, было объявлено вознаграждение в 100 гиней за всякое точное известие об экспедиции Франклина. Жена его, леди Франклин, пообещала от

себя 5000 фунтов в награду тому, кто найдет пропавших. Сам Джон Росс, уже 73-летний старик, тоже пошел в плавание на поиски Франклина во главе спасательной экспедиции на судне «Феликс». Но у нас нет никакой возможности описывать все эти экспедиции, которых было, как мы уже упоминали, свыше 50 и на которые ушли десятки миллионов золотом. Замечательно, что Франклина искали всюду, кроме той области, где он находился: у мыса Боотии и мыса Тэрнагэйн. Мы расскажем здесь кратко лишь о том, что удалось узнать о судьбе экспедиции Франклина.

Первую зиму Франклин провел у острова Бичи. Весной 1846 г., когда льды вскрылись, он пытался выйти на открытую воду через пролив Пиля, но встретил непроходимые сплошные льды. Тогда экспедиция пошла вдоль кромки льдов, боясь, что Землю короля Вильяма не удастся обойти стороной. Это была ошибка, так как Земля короля Вильяма представляет собою остров. На 70° с. ш. и 98° 23′ з. д. от Гринича суда Франклина оказались затертыми льдами. Зимовка прошла в очень тяжелых условиях. Весной предпринимались санные поездки, и во время одной из них был поставлен у мыса Виктории знак и оставлена записка с сообщением о ходе экспедиции. В июне 1847 г. Франклин умер и командование перешло к Крозье. С наступлением лета льды двинулись к югу, но все-таки судам не удалось освободиться от них. Настала вторая ужаснейшая зимовка. Недоброкачественный провиант вырывал из рядов экипажа одну жертву за другой, и за зиму погибло 9 офицеров и 12 человек команды. На следующую весну Крозье решил пробраться к устью Большой Рыбьей реки и спасаться сухим путем. Но провианта оставалось всего на 40 дней, а сани были перегружены массой совершенно ненужных в дороге вещей, поэтому экспедиция продвигалась вперед с огромными трудностями, страдая от голода и лишений. Кроме того, среди команды было много больных, что, естественно, очень мешало походу. У мыса Виктории, где за год перед тем уже было оставлено одно письменное сообщение, Крозье оставил новый рапорт такого содержания: «25 апреля 1848 г. Корабли его величества «Террор» и «Эребус» оставлены 22 апреля в 15 морских милях к северо-

западу от этого места, после того как их затерло льдами с 12 сентября 1846 г. Офицеры и команда, всего в количестве 105 человек, под начальством капитана Крозье вышли на берег здесь под 69°37′42″ и 98°4′ з. д. Сэр Джон Франклин умер 11 июня 1847 г., и общее число умерших до настоящего времени равно 9 офицерам и 15 человекам команды. Крозье, капитан и старший офицер, Джемс Фитцджемс, капитан «Эребуса». Ниже приписано: «И уходим завтра 26 к Рыбьей реке Бака».

Это единственный документ, дошедший до нас от экспедиции Франклина. Оставив его под кучей камней, несчастные, измученные люди поплелись дальше, и по сведениям, полученным от эскимосов, часть из них добралась до материка, где все потом и погибли один за другим. Доктор Рэ, совершавший путешествие по суше, встретил в 50-х годах эскимосов, у которых были разные вещи, принадлежавшие Франклину и его спутникам. Эскимосы рассказывали ему, что весной 1850 (?) г. они видели около Земли короля Вильяма 40 человек белых, тащивших по льду сани с лодкой. Спустя несколько месяцев, на побережье материка было найдено 30 трупов и 5 трупов на одном из близлежащих островов. Все тела были якобы очень обезображены. Из этого Рэ заключил, что несчастные питались телами умерших товарищей! Рэ купил у эскимосов несколько вещей, при чем на одной из них — круглом серебряном блюде — была надпись: «Сэр Джон Франклин». Таким образом можно думать, что сведения, сообщенные эскимосами Рэ, были довольно правдоподобны. Позднее в этих же областях было найдено много следов экспедиции Франклина, разные вещи европейского происхождения и, наконец, упоминавшееся выше сообщение капитана Крозье. Далее, в заливе Эребуса нашли два скелета среди обломков лодки, стоявшей на санях. В лодке лежали сумки, оружие, патроны и несколько серебряных вилок и ложек с гербом Франклина. Там же оказалось около 15 *кг* шоколада и чая, но никаких других питательных веществ обнаружено не было. Никаких сомнений в судьбе экспедиции больше не оставалось: все ее участники погибли в ледяной пустыне.

Было признано, что Франклину следует приписать честь открытия северозападного прохода, хотя часть его он в свое время

и прошел только сухим путем. Поэтому на торжественном заседании Географического общества в Лондоне вдове погибшего исследователя была вручена большая золотая медаль. Дальнейшие розыски следов экспедиции все же продолжались и позднее, и судьба ее была полностью освещена лишь после путешествия американца Фредерика Шватки, который привез в Европу уцелевшие остатки судовых журналов и других документов, купленные им у эскимосов, отдавших эти ценнейшие реликвии своим детям для игры. Совсем недавно канадский исследователь Бэруош, возвращаясь на аэроплане с Северного магнитного полюса, обнаружил на Земле короля Вильяма два лагеря экспедиции Франклина, при чем ему удалось найти несколько скелетов и кое-какие предметы снаряжения.

Многие экспедиции, отправлявшиеся на поиски Франклина произвели колоссальную работу, сделали ряд ценнейших открытий и исследований, и потому мы попутно опишем некоторые из них. В 1850 г. в плавание вышло, как мы упоминали, 14 английских и американских кораблей, обследовавших северные воды Америки на огромном протяжении. Одна из американских экспедиций, снаряженная Гринеллем и едва не погибшая в свою очередь во льдах, вынесла из своего плавания опрометчивое заключение, что животный мир в полярных областях становится все богаче по мере продвижения к северу. Это мнение сыграло самую роковую роль для многих последующих экспедиций. В том же 1850 г. отправились в плавание два судна под командой Коллинсона и Мак-Клюра. В течение двух лет о них не было никаких известий, и потому английское правительство послало на поиски их новую экспедицию из четырех судов под начальством Эдуарда Бельчера. Вообще весь этот период времени заполнен рядом полярных экспедиций, при чем чуть ли не каждая последующая отправлялась на север разыскивать предыдущую! Коллинсон и Мак-Клюр должны были обогнуть мыс Горн и проникнуть в Ледовитое море с востока через Берингов пролив. По пути суда экспедиции разошлись, и «Инвестигэтор» Мак-Клюра пришел первым в Берингов пролив. Оттуда он направился к востоку северозападным проходом, пытаясь дойти до острова Мельвиля, куда доходил в 1819 г. с востока

Парри. Не дойдя всего лишь 50 *км* до выхода из пролива принца Уэльского, Мак-Клюр попал во льды и вынужден был провести здесь зиму. Во время зимовки совершались частые санные поездки, и в октябре 1850 г. Мак-Клюр открыл, что пролив принца Уэльского выходит в широкий пролив Мельвиля. Таким образом северозападный проход был найден, и вековая загадка разъяснена. Однако понадобилось еще 60 лет для того, чтобы этим проходом смогло пройти одно судно без перерыва. То была «Йоа» Руала Амундсена!

Коллинсон, отставший от товарища, несмотря на большую быстроходность своего судна, не решился итти в Берингов пролив из-за позднего времени и предпочел перезимовать на Сандвичевых островах. На следующий год он прошел по следам Мак-Клюра до пролива принца Уэльского, где и остался на зимовку, не зная о судьбе «Инвестигэтора». В 1852 г. ему удалось пройти вдоль американского побережья до пролива Виктории, ведущего в пролив Пиля, а оттуда в пролив Барроу. Поэтому можно сказать, что и Коллинсон нашел верную дорогу, ведущую на восток. Но он не рискнул итти дальше и вернулся в Англию через Берингов пролив.

Тем временем Мак-Клюр провел еще две зимы во льдах, при чем положение зимовщиков стало таким угрожающим, а состояние здоровья команды настолько ухудшилось из-за цынги и скудного питания, что недалек уже был час общей гибели. В сентябре 1852 г. начальник экспедиции предложил отправить весной 30 человек наиболее больных и слабых частью на юг, частью на восток, всем же остальным оставаться на корабле, пока тот держится наплаву. Все согласились с таким предложением. Но спасение пришло совершенно неожиданно и притом оттуда, где его никто не ожидал! Еще в 1851 г. Мак-Клюр во время своей санной поездки на остров Мельвиля нашел там донесение Мак-Клинтока, одного из офицеров экспедиции Джемса Росса, ушедшей в 1848 г. на поиски Франклина. Мак-Клюр тоже оставил там сообщение о своих открытиях и указал место своего пребывания. Спустя год, два корабля экспедиции Бельчера, о которой мы упоминали выше, прибыли в эти воды с востока, и тот же Мак-Клинток, успевший уже побывать

в Англии, а теперь бывший капитаном одного из судов, снова дошел до острова Мельвиля. Капитан Келлет, командовавший обоими судами, выслал часть своих людей на разведку, и одна из таких разведочных партий нашла на острове Мельвиля сообщение, оставленное перед тем Мак-Клюром. Итти ему на помощь было уже трудно из-за позднего времени, и Келлет решил выручать его весной 1853 г., что и было осуществлено. Небольшой отряд отыскал «Инвестигэтора» как-раз в тот день, когда по плану Мак-Клюра его больные и слабые спутники должны были покинуть судно. В результате вся команда «Инвестигэтора» перешла на суда Келлета, хотя Мак-Клюр собирался остаться на своем корабле с несколькими добровольцами. Только вмешательство судового врача, нашедшего, что почти все участники экспедиции настолько расстроили свое здоровье, что дальнейшее пребывание их на «Инвестигэторе» грозит гибелью, заставило Мак-Клюра отказаться от своего плана. Впрочем, суда Келлета тоже были покинуты в 1854 г., но все же участники обеих экспедиций благополучно добрались осенью 1854 г. до Англии, где были восторженно встречены. Мак-Клюру и его спутникам была выдана половина обещанной награды — 10 000 фунтов, так как было признано, что Франклин уже открыл северозападный проход. Подтверждено это было новой экспедицией Мак-Клинтока, вернувшейся в Англию в 1859 г. после нескольких тяжелых зимовок.

XIX. ПЛАВАНИЕ АМУНДСЕНА НА СУДНЕ «ЙОА»

После открытий Мак-Клюра и Коллинсона никто ни разу не пользовался их путями, не имеющими никакого практического значения для мореплавания из-за встречаемых трудностей и непостоянства погоды и льдов. Интересно отметить, что корабль Келлета «Резолют», оставленный командой во льдах, был встречен позднее в Дэвисовом проливе в совершенно целом виде! Его несло сильным течением, идущим с запада через пролив Барроу.

На долгие годы в исследовании северозападного прохода и относящихся к нему областей наступает перерыв. Ряд экспедиций совершал плавания в северные воды с целью достиже-

ния полюса через пролив Смита у западных берегов Гренландии, но в водах северозападного прохода бывали только промышленники. Лишь в 1903 г. возникает новая экспедиция, поставившая себе целью пройти от океана до океана северозападным путем. Знаменитый норвежец Руал Амундсен, побывавший позднее на обоих полюсах, решил осуществить свою давнишнюю мечту и занять место рядом с Нансеном, героем своих юношеских лет. Мысль об экспедиции для открытия северозападного прохода впервые явилась у Амундсена в день чествования Нансена после возвращения того из путешествия по Гренландии на лыжах. Долго и тщательно готовился Амундсен к своему путешествию. В первое свое плавание он пошел в 1894 г., а затем в 1897—1899 гг. участвовал в бельгийской антарктической экспедиции на судне «Бельгика», где, между прочим, его сотоварищем был известный доктор Кук, претендент на открытие Северного полюса. Собрав — правда с огромным трудом — необходимые средства, Амундсен приобрел небольшое моторное судно «Йоа» и тайком от кредиторов, собиравшихся наложить арест на судно, вышел в ночь с 16 на 17 июня 1903 г. из тогдашней Кристиании вместе со своими шестью товарищами. Изучив описания всех экспедиций в северные американские воды, Амундсен использовал опыт своих предшественников и внес в него некоторые поправки. Он понял, что для плавания по трудному и почти неизвестному фарватеру, в лабиринте бесчисленных мелких проливов, нужно маленькое мелко сидящее судно. «Йоа» имела всего лишь 47 *т* водоизмещения и, несмотря на свой почтенный возраст — тридцать лет, обладала достаточными мореходными качествами. 13.4-сильный мотор должен был приходить на помощь парусам или совсем их заменять, а кроме того его услугами пользовались для подъема парусов и в качестве источника силы вообще. В области полярных ис-

Руал Амундсен.

следований мотор внутреннего сгорания был применен впервые. Позднее мы увидим, что Амундсен в широких размерах использовал это новое достижение техники.

Кроме плавания северозападным проходом, Амундсена интересовало еще и определение местонахождения Северного магнитного полюса, которого после открытия Джемса Росса никто еще не проверял. Подобно всем своим предшественникам, шедшим с востока на запад, Амундсен выбрал путь через пролив Ланкастера. На острове Бичи были найдены в нетронутом виде могилы участников экспедиции Франклина и памятная доска. «Йоа» остановилась на зимовку у Земли короля Вильяма, где и провела целых 23 месяца. Морозы стояли ужасные, температура опускалась до—61.7° Ц. Все это время экспедиция занималась магнитными наблюдениями и разными исследованиями. Магнитный полюс был найден южнее, чем это предполагалось. Количество собранного материала было настолько велико, что обработка его заняла свыше 20 лет. Никогда еще наука не получала таких обширных наблюдений над явлениями у Северного магнитного полюса. «Йоа» покинула место своей зимовки в августе 1905 г. и направилась в пролив Симпсона, названный так в честь исследователя, описавшего в 1837 г. американское побережье от крайней западной точки, достигнутой Франклином, до мыса Барроу. Впродолжение трех недель «Йоа» плыла на запад по незнакомому фарватеру, где однажды под килем судна был всего один дюйм свободной воды! Наконец, путешественники увидели вдали парус. Это была минута торжества и восторга! Северозападный проход был пройден. Там, где мог пройти глубокосидящий в воде китобой, конечно свободно могла пройти и маленькая «Йоа». Ведь китобой мог попасть в эти воды только с «запада» через Берингов пролив! Амундсен думал, что его экспедиция уже заканчивается благополучно, но понадобился еще целый год, чтобы завершить плавание. Льды надвигались все больше и больше, и скоро «Йоа» опять остановилась на зимовку. В нескольких милях от нее зимовали промысловые суда, так что норвежцы не могли пожаловаться на «отсутствие общества». Амундсен решил использовать вынужденную задержку и пройти сушей к какой-нибудь

телеграфной станции, чтобы поведать миру о своем великом открытии. Но денег у него не было, и он не знал, как ему организовать такое путешествие. К счастью для него капитан одного из зимовавших китоловных судов решил отправиться в Сан-Франциско для снаряжения нового промыслового судна. У капитана были деньги, но он был неэнергичен и не знал, как ему осуществить свой план. У Амундсена же был избыток энергии и опыт, необходимый для такого трудного и далекого путешествия. В результате капитан отправился вместе с Амундсеном, при чем капитан ехал на санях, Амундсен же бежал впереди на лыжах, управляя санной запряжкой. Капитан, как настоящий владелец капиталистического предприятия, эксплоатировал энергичного норвежца и держал его впроголодь. В конце-концов Амундсен потребовал улучшения питания, пригрозив бросить капитана одного с собаками в снежной пустыне на произвол судьбы. Капитан до-смерти перепугался и согласился удовлетворить все требования Амундсена, который хотел только, чтобы его кормили три раза в день и при том досыта! 5 декабря путники прибыли в Форт Эгберт, пройдя за шесть недель 700 *км* при морозе, достигавшем иногда—50° Ц.

В феврале 1906 г. Амундсен отправился в обратный путь, при чем на этот раз путешествие не доставило ему ничего, «кроме чистейшего удовольствия», как он пишет. Лед вскрылся в июле, и «Йоа» без труда дошла до мыса Барроу. Отсюда она направилась через Берингов пролив в Сан-Франциско, куда и прибыла в октябре того же года. Амундсен подарил городу «Йоа» на память, и с тех пор маленькое героическое суденышко стоит там в парке Золотых Ворот. Свой успех Амундсен приписывает правильному выбору направления. Вместо того, чтобы итти к западу от северной оконечности Боотии-Феликс как делали его предшественники, обманутые кажущимся свободным от льдов пространством, Амундсен спустился к югу вдоль западных берегов Боотии до самой южной точки на Земле короля Вильяма и уже оттуда пошел на запад, держась как можно ближе к берегу. Между прочим, описывая свое путешествие на «Йоа», Амундсен сообщает, что в той местности, где погиб от голода Франклин, норвежцы видели много дичи

и рыбы. Кроме ценных географических и магнитных работ, экспедиция Амундсена сделала также очень важные наблюдения, касающиеся образа жизни и культуры эскимосов.

XX. ЭКСПЕДИЦИИ XIX И XX СТОЛЕТИЙ К СЕВЕРНОМУ ПОЛЮСУ И ДОСТИЖЕНИЕ ЕГО

Нам остается теперь вернуться ненадолго к рассмотрению тех экспедиций, которые пытались пройти к Северному полюсу вдоль западных берегов Гренландии через пролив Смита. После этого мы сможем перейти к описанию экспедиций, достигших полюса.

В начале 50-х годов прошлого столетия дальнейшие поиски Франклина стали считаться уже напрасными. Но все же американское правительство направило в 1853 г. в северные воды экспедицию под начальством доктора Кэйна с заданием обследовать эту область в целях отыскания следов Франклина и его спутников. Нужно сказать, что со времени путешествий Парри существовала довольно распространенная теория о влиянии одного из рукавов Гольфстрема на климат далеких северных областей. Доктор Кэйн был одним из сторонников этой теории и энергично защищал тот взгляд, что за опасным поясом плавучих льдов лежит Полярный бассейн, свободный для плавания. Поэтому он намеревался войти в пролив Смита, находящийся в северной части Баффинова залива, и проникнуть в предполагаемое свободное море. Пока в этой области был только капитан Инглфильд в 1852 г. Кэйн вышел в плавание на бриге «Эдванс» и при входе в залив Смита сперва действительно встретил открытую воду, но потом его остановили непроходимые льды. На широте 78° 37′ «Эдванс» затерло льдами, и судно застряло в них навсегда. Экспедиция вынуждена была провести в этих высоких широтах две зимовки в условиях самых ужасных лишений и страданий. Еще никто до Кэйна не зимовал под такой широтой, если не считать зимовщиков на Шпицбергене, где климат гораздо мягче. Отапливаться приходилось частями самого корабля, а пропитание часто всецело зависело от удачной охоты. Конечно ожидаемого богатства животной жизни здесь не оказалось! Холода стояли такие, что замерзал

хлороформ, а хлористый эфир превращался в твердое тело. Несмотря на все это, Кэйн сам предпринимал санные поездки и посылал в них своих людей. Таким образом была довольно подробно исследована одна из самых северных областей земного шара. В июне 1854 г. экспедиция достигла 80° 40′ с. ш., т. е. была в 970 *км* от полюса. По странной случайности море оказалось здесь совершенно чистым от льдов. На следующее лето Кэйн покинул корабль и после 83-дневного тяжелого плавания в лодках вдоль берегов Гренландии достиг датской колонии Упернивик.

Через несколько лет в те же воды отправилась экспедиция Исаака Хейса, участвовавшего в путешествии Кэйна и разделявшего его мнение об открытом море на крайнем севере. Хейс в общих чертах повторил кэйновскую экспедицию и прошел к полюсу до 82° 30′.

Десять лет спустя, была сделана новая попытка достижения Северного полюса через пролив Смита. Во главе этой экспедиции стоял Чарльз Холл, долгое время живший среди эскимосов и хорошо знакомый с условиями исследования в полярных областях. Через пролив Смита Холл прошел до 82° 36′ с. ш., оставив уже за собою место зимовки Хэйса, но еще не встречая непроходимых льдов. Открытая вода виднелась на северовостоке даже после того как судно экспедиции «Полярис» оказалось во льдах. Холл собирался продолжать плавание, но его офицеры настаивали на возвращении. Однако до возвращения было еще очень далеко. «Полярис» вынужден был зазимовать, при чем среди зимы лед неожиданно вскрылся и судно экспедиции едва не унесло в море. Осенью 1871 г. Холл умер. Об его смерти ходили самые разнообразные слухи. Отношения между ним и его спутниками были очень неприязненными, так что не исключена возможность его насильственной смерти. После смерти Холла дисциплина быстро упала и начались раздоры. Впрочем, это не помешало организации многих санных экспедиций, во время которых были сделаны интересные наблюдения. И на этот раз было отмечено, что климат здесь мягче, чем во многих более южных областях. Самая низкая температура доходила всего до — 44° Ц. Уже в июне местность была свободна от снега.

Пробивалась довольно значительная растительность и попадалось много представителей животного мира, в особенности тюленей. Участники экспедиции убили двадцать шесть мускусных быков. В августе 1873 г. «Полярис» направился к югу, но через две недели снова был остановлен льдами. Два месяца спустя, давление льдов выперло судно вверх, вследствие чего пришлось спешно переносить на лед провиант и снаряжение на случай, если бы пришлось покинуть «Полярис». Ночью лед треснул и часть экипажа осталась на обломках льдины, судно же плавно соскользнуло в воду и исчезло в ночной темноте. На утро оказалось, что налицо 19 человек, в том числе пять детей (в экспедиции участвовало несколько семейств эскимосов). Спасшиеся собрались на одной льдине, куда было перенесено все уцелевшее имущество и провиант. К счастью, его было не так уж мало, да и потом путешественникам удалось настрелять медведей, песцов и тюленей и таким образом пополнить свои запасы. На этой-то льдине пришлось провести зимовку, а затем то в лодке, то на новых льдинах пройти по воле волн и течений расстояние от 77° 35′ с. ш., где исчез «Полярис» до 55° 35′ с. ш., где путешественники были спасены! Это совершенно исключительное в истории морских путешествий плавание продолжалось с 16 октября 1873 г. по 30 апреля 1874 г.! Любопытно, что оставшаяся на борту «Полярис» команда перезимовала при входе в пролив Смита неподалеку от того места, где экспедиция так неожиданно разделилась, а затем, подарив судно эскимосам, добралась до мыса Йорк на самодельных плоскодонных лодках. За пять лет перед тем столь же продолжительное, но менее богатое приключениями плавание на льдинах пережила команда немецкого парохода «Ганза». Экспедиция Холла значительно пополнила наши сведения о географии этих областей и установила, что Земля Гринелля не имеет связи с Гренландией. Кроме того, наблюдения врача экспедиции Бессельса над приливами и отливами показали, что на севере существует открытое полярное море, если только под этим не понимать моря, по которому возможно судоходство.

В середине 70-х годов Англия снова возобновила полярные исследования. В плавание были отправлены в 1875 г. два судна

«Алерт» и «Дискавери», которым было дано задание подняться через пролив Смита до 81° или 82° с. ш., и затем одному судну остаться там на зимовку, другому же пробиваться дальше к полюсу. Инструкция предлагала также экспедиции «содействовать науке и познанию природы». Экспедиция прошла севернее всех бывших в этих областях до нее, достигнув 83° 20′ 26″ с. ш. При этом было установлено, что севернее 82° 50′ с. ш. прекращается всякая животная жизнь, а за пределами 81° 52′ нет никаких следов эскимосов. Открытого полярного моря не было обнаружено, а полюс не мог быть достигнут при существовавшей тогда довольно низкой технике санных путешествий.

Карл Вейпрехт (1838—1881).

Недостаточные результаты всех этих экспедиций привели к тому, что методы полярных исследований подверглись коренному пересмотру. Инициатором этого был Вейпрехт, известный потом своим плаванием на «Тегеттгофе» и открытием Земли Франца-Иосифа. Он предложил заменить рекордную «погоню за полюсами» систематическими и постоянными исследованиями, производимыми с постоянных полярных станций, которые попутно могли бы заниматься вопросами земного магнетизма, климатологией, метеорологией и т. п. Идея эта встретила большую поддержку в научных кругах, и 11 государств взяли на себя обязательство содержать 15 таких станций—13 в северном полушарии и 2 в южном.

Все эти станции работали по определенной программе, выработанной на трех международных полярных конференциях, пришедших к решению производить раз в пятьдесят лет обширные и систематические работы, в области главным образом метеорологии и геомагнитных наблюдений. Но некоторые страны включили в свою программу также и другие задачи — по гидрологии, гидробиологии, геологии, зоологии, ботанике и пр. Началом Первого Международного полярного года был объявлен август 1882 года. Россия тоже приняла участие в международной работе, организовав две станции. Все полярные станции приступили к работе, связавшись с 34 другими научными станциями, расположенными за пределами полярных областей. Но деятельность их не дала особо блестящих результатов за отсутствием достаточных научных сил, да и собранные материалы до сих пор еще не вполне обработаны.

Между прочим идея Вейпрехта вызвала к жизни и экспедицию американца Грили, посланного в 1881 г. на судне «Протеус» для организации научной станции у канала Робсона на крайнем севере между Землей Гранта и Землей Холла на побережье Гренландии. Экспедиция Грили прошла в такой трагической обстановке, что ее нужно отнести к числу самых ужасных и самых несчастных полярных путешествий. Начальник ее — бывший кавалерист — не обладал опытом в мореплавании, а большинство его спутников тоже являлись новичками в области арктических исследований. Достигнув 81° 44′ с. ш., Грили высадился на берег и построил обсерваторию, названную им «Форт Конгер». «Протеус» был отослан обратно и за зимовщиками должно было притти другое судно. Провианта у экспедиции имелось на 2 года. Первая зима прошла в различных наблюдениях и санных поездках, во время которых были достигнуты очень высокие широты. Но до осени 1883 г. ни одному судну не удалось пробиться сквозь льды пролива Смита, и помощь не могла притти Грили во-время. Тогда он решил оставить Форт Конгер и пройти на юг. По дороге было найдено несколько складов, оставленных прежними экспедициями, но содержавшиеся там запасы были слишком незначительны, чтобы облегчить страдания путешественников, уже выбивавшихся из сил. У мыса Сэбин Грили

вынужден был остановиться, и здесь разыгрались потрясающие сцены. Запасы пищи пришли к концу, и участники экспедиции погибали один за другим. С наступлением лета несчастные перебрались в палатку, но все уже были в таком состоянии, что о продолжении путешествия не могло быть и речи. Под самый конец Грили и его спутники питались только горячей водой и вареными кусками спального мешка. Но помощь

Зимовщики экспедиции Грили.

была близка! Обеспокоенное долгим отсутствием всяких вестей о Грили и тем обстоятельством, что вспомогательные суда не могли до него добраться, американское правительство, при содействии Англии, организовало большую спасательную экспедицию, и начальник ее капитан Шлэй нашел на одном островке сообщение Грили о местонахождении лагеря несчастных исследователей. Это сообщение было помечено 21 октября 1883 г. и гласило, что запасов провианта хватит только на семь месяцев. Между тем прошло уже восемь месяцев, и потому надежда застать кого-либо из участников экспедиции в живых была ничтожно мала. Все же на поиски была отправлена небольшая партия под начальством лейтенанта Колуэля. Исчерпав все средства, Колуэль уже собирался возвращаться, как вдруг им был замечен неподалеку на вершине скалы какой-то человек. Это был самый крепкий из спутников Грили, посланный им на разведки и трижды в полном отчаянии покидавший

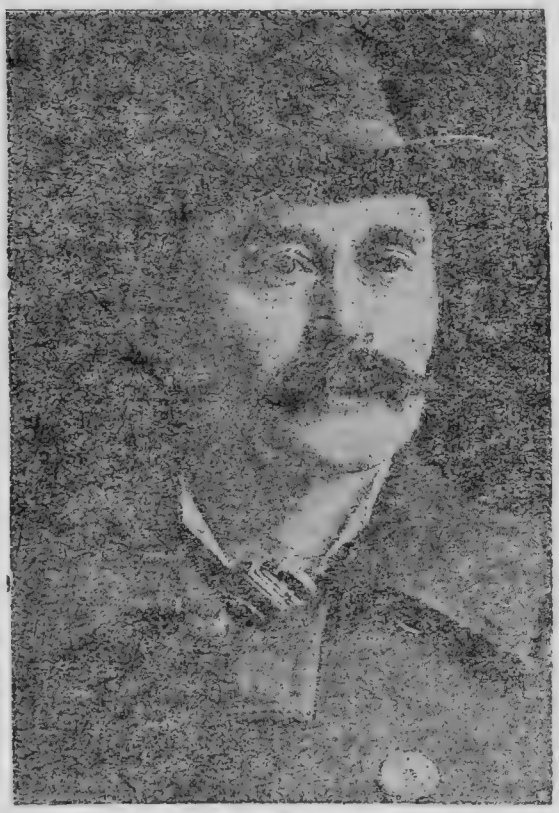
свой наблюдательный пост! Спасение явилось в самый последний момент. Участники экспедиции уже умирали и почти не реагировали на все то, что с ними делали, чтобы вернуть их к жизни. Последнее время запасы их пищи состояли из ремней от собачьих постромок, и этот провиант охранялся так строго, что один из участников экспедиции был расстрелян за кражу нескольких кусочков ремня!

С экспедицией Грили [1] на 25 лет прекращаются путешествия к полюсу через пролив Смита и к северному побережью Гренландии. Возобновляются они в конце XIX ст. и в начале XX, когда на сцену выступают такие исследователи, как Пири, Свердруп и Кнуд Расмуссен.

Пири родился в 1856 г. и еще в молодости заинтересовался полярными исследованиями. Первое свое путешествие через гренландский ледниковый покров он предпринял в 1886 г., явившись таким образом предшественником Нансена, но не мог довести своего плана до конца. Зато позднее (в 1892 г.) он повторил поход Нансена, избрав более северный путь, и пересек Гренландию в очень высоких широтах. Спустя некоторое время, он совершил новый такой же поход. Это его путешествие любопытно тем, что во время его Пири впервые в истории полярных исследований обратил в пищу собак, которые на пути вперед тащили его сани. Но главной задачей Пири было достижение полюса. На это он потратил 23 года своей жизни, из которых 18 были проведены среди льдов и лишь 5 дома в подготовке к новым путешествиям. Недаром Пири считается одним из самых непреклонных людей, которых знает история полярных исследований! После многократных попыток он достиг полюса 6 апреля 1909 г. Успех его в значительной степени объясняется умелой организацией и огромным опытом, вынесенным из прежних экспедиций. Пири, как позднее Амундсен во время похода к Южному полюсу, заранее устроил ряд промежуточных складов, высылая вперед вспомогательные отряды. Это позволило ему сэкономить все силы и средства для нанесе-

[1] Интересно отметить, что Грили — уже глубокий старик — здравствует и поныне!

ния последнего решительного удара. Вся его экспедиция была построена на эскимосском образе жизни, так как Пири всегда высказывал мнение, что лишь такая экспедиция сможет преодолеть трудности последней части пути. Нельзя не указать здесь, что еще в 1898 г. у Пири была гангрена обеих ступней, и ему пришлось отнять семь пальцев. И все же у него хватило сил и энергии, чтобы проделать ужасающий по трудности поход к полюсу, когда температура опускалась до —60° Ц и острые куски льда прорезали сапоги из тюленьей кожи и меховые чулки. В 10 часов утра 6 апреля 1909 г. Пири произвел наблюдения и установил, что экспедиция находится у полюса. В этот день он пишет в своем дневнике: «Наконец — у полюса. Цель трех столетий — наконец моя. Мне трудно представить себе это. Все кажется таким простым и обыденным». Предприняв потом несколько контрольных поездок в разных направлениях и произведя ряд наблюдений, Пири водрузил на полюсе американский флаг и тронулся в обратный путь. Этот путь, как всегда бывает в полярных путешествиях, был еще труднее и опаснее. Нервное напряжение прошло, цель уже достигнута, и впереди только одни бесконечные страдания и мучения. К тому же столько столетий полюс манил к себе пытливые умы, которые невольно окружали его неизбежной и таинственной дымкой романтики! А на деле этот страстно искомый полюс, стоивший стольких непомерных лишений и жертв, просто-напросто какая-то неощутимая точка среди хаоса льдов и снега



Роберт Пири.

под серым небом, в страшный мороз! И кучка измученных, исстрадавшихся людей должна помимо воли своей задаваться вопросом: к чему все это? К чему все наши нечеловеческие страдания и муки?

Однако обратное путешествие прошло благополучно, и Пири вернулся на свою главную базу у мыса Шеридана на Земле Гранта, откуда он и предпринимал свои походы к полюсу. Через пять месяцев он вступил в соприкосновение с цивилизованным миром и к своему ужасу и огорчению узнал, что честь открытия полюса оспаривает у него американец Кук, якобы достигший Северного полюса 21 апреля 1908 г., т. е. за год до Пири.

Но отчет Кука, повидимому, не соответствовал действительности. Вообще этот полярный исследователь, человек безусловно незаурядный, представляет собою какую-то психологическую загадку. Блеснув метеором на сцене полярных исследований, он исчез с нее столь же неожиданно, как и появился. Позднее он был осужден в Америке за уголовное преступление и отбывал наказание в одной из тюрем. Амундсен, близко знавший Кука по экспедиции 1897—1899 гг. на «Бельгике», считал его выдающимся исследователем и всегда высказывал недоумение по поводу того, как мог Кук решиться на обман! Эта история больно отразилась на Пири, так как его сообщения были тоже заподозрены, и только после тщательного анализа дневников Пири и его наблюдений было всеми признано, что Пири если и не был на самом полюсе (вследствие ошибки в вычислениях), то во всяком случае побывал в непосредственной от него близости.

XXI. 40 000 КИЛОМЕТРОВ ПО СЕВЕРНЫМ БЕРЕГАМ — ЭКСПЕДИЦИЯ РАСМУССЕНА

Нам остается сказать здесь несколько слов о датских экспедициях, поставивших себе целью изучение и исследование Гренландии, а затем перейти к экспедициям XX ст. в воды северовосточного прохода. История Гренландии могла бы послужить темой отдельной книжки. Мы уже упоминали о том, как Гренландия была дважды открыта и как она постепенно

попала в сферу датского влияния. Естественно, что датчане должны были в первую очередь заняться изучением этого огромного острова, но кроме них почти все великие полярные путешественники побывали в Гренландии и так или иначе занимались ее исследованием. Джон Росс, Вильям Скорсби, Норденшельд, Пири, Нансен и множество других до них и после них вносили свой вклад в изучение Гренландии. В 1902 — 1906 гг. туда были предприняты две экспедиции датским писателем Милиусом Эриксеном, который погиб во время своего похода. Но самые значительные путешествия были совершены датчанином Кнудом Расмуссеном, сыном эскимоски и гренландцем по происхождению. Во время своих многочисленных экспедиций Расмуссен исследовал Гренландию почти по всему ее побережью и главным образом ее северные берега. В двух его экспедициях участвовал один из крупнейших датских писателей, Петер Фрейхен, известный и у нас. Последняя экспедиция Расмуссена относится к 1921 — 1924 гг., и во время нее он проехал на собачей запряжке вдоль всего побережья Северной Америки, т. е. прошел северозападный проход сухим путем, побывал у всех эскимосских племен и затем, переправившись через Берингов пролив, занялся изучением быта и правов племен, живущих у мыса Дежнева. Но здесь его пребывание было непродолжительным. Расмуссен вывез с собой огромное количество предметов, иллюстрирующих жизнь эскимосов и, кроме того, собрал богатейший фолклорный материал в виде записей сказаний и преданий. По объему и качеству выполненной работы экспедиция Расмуссена должна быть отнесена к числу самых блестящих путешествий, которые только знает история географических открытий.

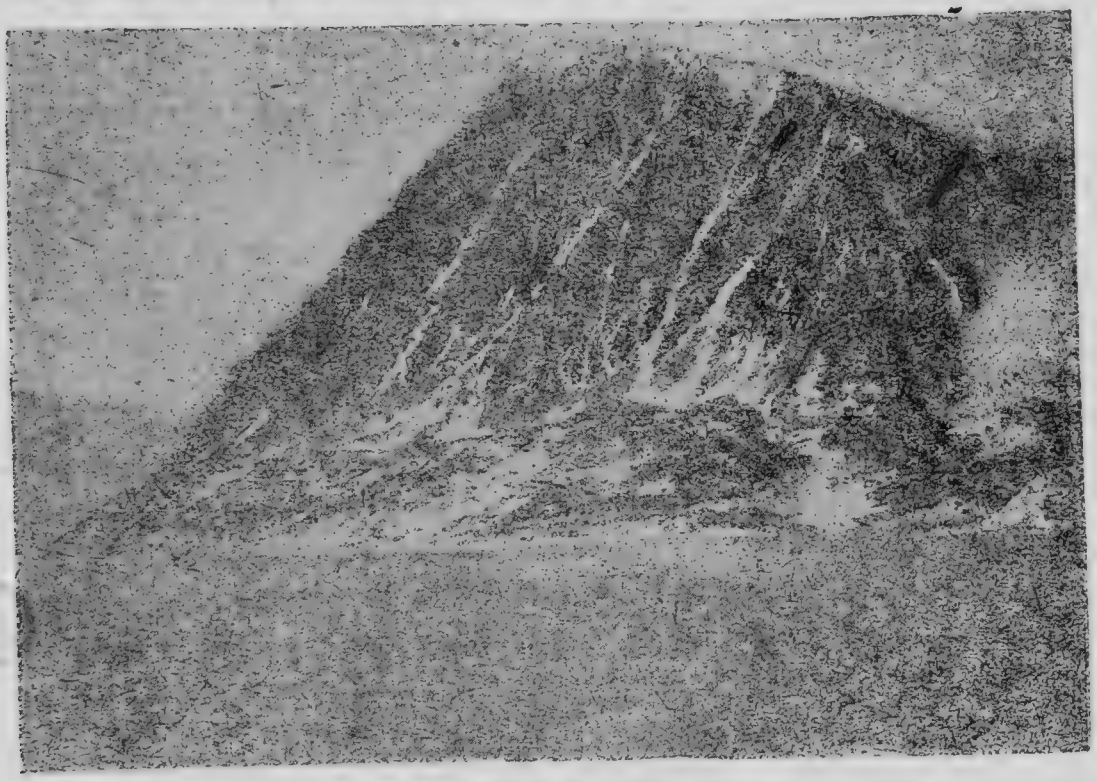
Исследование Гренландии далеко еще не закончено и им энергично занимаются ученые самых различных стран. Условия исследовательской работы в Гренландии, в особенности на ее ледниковом щите, неимоверно трудны, и каждый год приносит нам печальные вести о гибели кого-нибудь из отважных ученых. Так, в 1930 г. (или 1931 г.) там погиб выдающийся исследователь, инициатор и начальник германской экспедиции на ледниковый покров Гренландии, Альфред Вегенер.

Мы упомянули выше имя Свердрупа в числе трех исследователей, которые продолжали в конце XIX и начале XX столетий дело своих предшественников. Отто Свердруп, умерший в 1930 г., стал впервые известен после знаменитого плавания «Фрама», которым он командовал. В 1898 г. он отправился на том же судне на север, намереваясь пройти через пролив Смита и его продолжение — бассейн Кэйна и каналы Кеннеди и Робсона, — исследовать северные берега Гренландии и, если удастся, обойти потом вокруг всего этого огромного острова. Но «Фрам» затерло льдами уже в августе 1898 г., и Свердрупу пришлось простоять почти на одном месте целых три года! Это время было использовано на многочисленные санные поездки, охватившие огромные пространства. Между прочим были исследованы подробно Земля Эллесмера и так называемый архипелаг Парри, и открыты новые земли — Земля Акселя Хейберга, Амунда Рингнеса и Эллефа Рингнеса. После четырех с половиной лет пребывания в полярных областях Свердруп вернулся в Норвегию, едва выведя «Фрам» из льдов.

XXII. ДВА ПЛАВАНИЯ СЕВЕРОВОСТОЧНЫМ ПУТЕМ В XX СТОЛЕТИИ

По возвращении домой Свердруп не принимал участия в крупных экспедициях до 1914 г., когда он по приглашению русского правительства встал во главе спасательной экспедиции на судне «Эклипс», ныне «Ломоносов», посланной на помощь судам Главного гидрографического управления «Вайгач» и «Таймыр», затертым льдами у Таймырского полуострова. Первоначальной целью экспедиции «Эклипса» были поиски и оказание помощи двум русским полярным экспедициям — Брусилова и Русанова. Но пока «Эклипс» подготовлялся к своему плаванию, пришли известия о благополучном возвращении «Св. Фоки» Седова и о вероятном дрейфе «Св. Анны» Брусилова в области к западу от Шпицбергена. Экспедиция же Русанова предполагалась где-то во льдах около острова Уединения. Поэтому поиски этих экспедиций и оказание им помощи на некоторое время откладывались. Вместо того Свердруп получил предписание отправиться на помощь судам Главного гидрографического

управления. Свердруп направился тогда к Таймырскому полуострову, где и вступил в телеграфную связь с судами экспедиции капитана Вилькицкого — «Таймыром» и «Вайгачем». Они были затерты льдами на 76° — 77° с. ш. и 100° в. д. Умелая помощь Свердрупа и внимательное отношение к русским морякам много способствовали благополучному исходу экспедиции Вилькицкого. «Таймыр» и «Вайгач» в течение четырех лет—с 1910 до 1913 г.— производили гидрографические исследования в восточно-сибирской области Ледовитого моря. Они каждое лето выходили из



Северная Земля. Мыс Молотова.

Владивостока и, выполнив в океане намеченные работы, осенью опять возвращались во Владивосток. В плавание 1913 г. этой экспедицией была открыта к северу от мыса Челюскина так называемая Земля Николая II, ныне Северная Земля, у берегов которой «Седов» впервые оставил в 1930 г. зимовщиков. В 1914 г. «Таймыр» и «Вайгач» вышли из Владивостока, намереваясь пройти тем же путем, что и Норденшельд, но только в обратном направлении, т. е. из Берингова пролива в Баренцово море. Но у Таймырского полуострова их затерло льдами, с которыми

оба судна не смогли справиться, хотя и были ледокольной конструкции. Корпуса судов потерпели сильные повреждения, и экспедиция вынуждена была зазимовать к югозападу от мыса Челюскина. Лишь осенью 1915 г. Вилькицкий дошел до Архангельска. Это был второй случай сквозного плавания северо-восточным проходом. Во время поисков указанных выше трех экспедиций морской летчик лейтенант Нагурский впервые летал на аэроплане над бесконечными ледяными пространствами у берегов Новой Земли. Таким образом мысль об использовании летательных аппаратов для исследования полярных областей с воздуха принадлежит русским.

Спустя несколько лет знаменитый Руал Амундсен решил повторить плавание «Фрама» и попытаться пройти вместе со льдами через Полярный бассейн, как можно ближе к полюсу. Для этой цели он построил — уже на собственные средства — судно особой конструкции, корпус которого имел вид яйца, разрезанного вдоль. Такая форма обеспечивала наибольшее сопротивление давлению льдов при наименьшей поверхности. Если бы судно засело во льдах, то напором их его бы только выперло вверх, но не повредило. На этом судне, названном «Мод», Амундсен вышел в плавание 16 июля 1918 г. вокруг северных берегов Европы, намереваясь пройти северо-восточным проходом вдоль берегов Северной Европы и Азии, мимо Ново-Сибирских островов, где войти в то самое полярное течение, которое унесло обломки «Жанетты», которое увлекало к северу «Фрам» и которое, как мы упоминали, проходит через весь Полярный бассейн. В сентябре «Мод» обогнула мыс Челюскина, но через несколько дней остановилась здесь на зимовку. Зимовка эта продолжалась ровно год. Пришлось взрывать ледяные поля, чтобы вывести судно на чистую воду (и то этот способ подействовал только благодаря необычайно высокому уровню приливной волны). Перед выходом в плавание Амундсен отправил двух своих спутников, Тессема и Кнутсена, с почтой на остров Диксона, но оба норвежца погибли в пути и их трупы были найдены позднее советскими исследователями.

Поиски производились специальной экспедицией под начальством Н. А. Бегичева, при чем на следующий же год (1920)

в 50 км. от мыса Михайлова в глубине большой бухты, названной потом в честь погибших бухтой Тессема и Кнутсена, были обнаружены остатки костра и на нем полусожженные человеческие кости. Тут же валялись разные разбросанные вещи. Очевидно здесь было сожжено тело одного из пропавших без вести норвежцев, заболевшего и умершего в пути. Летом 1922 г. тем же Бегичевым, участником экспедиции Н. Н. Урванцева на р. Пясину, был найден в 2 *км* от станции на о. Диксона скелет второго норвежца. Склад вещей этого норвежца и бывшая с ним почта были обнаружены за несколько дней перед тем среди плавника, в километрах пятидесяти от места находки скелета.

«Мод» прошла между Ново-Сибирскими островами и материком и вышла в океан, но уже через неделю снова оказалась во льдах, при чем течением ее сносило к югу. Не доходя до мыса Шелагского, экспедиция остановилась на вторую зимовку у острова Айон. Отсюда доктор Харальд Свердруп-младший, позднее участник плавания Уилкинса на подводной лодке «Наутилус», предпринял путешествие на юг через Сибирь для собирания научного материала о чукчах и их стране. По мнению Амундсена, наши чукчи — повидимому того же происхождения, что и эскимосы побережья Гренландии и Америки, хотя язык у них различен.

В июле лед вскрылся, и «Мод» прервала свое плавание и направилась в Номе на Аляске для ремонта и пополнения снаряжения. Кроме того, у Амундсена начались сердечные припадки, мешавшие ему вести работу с полной энергией и решимостью. В августе 1920 г. «Мод» благополучно пришла в Номе, совершив таким образом третье сквозное плавание северовосточным проходом. В Номе четыре человека покинули экспедицию, и экипаж «Мод» уменьшился наполовину. На судне остались только: сам Амундсен, капитан Вистинг участник экспедиции 1911 г. к Южному полюсу, доктор Свердруп и Геннадий Олонкин, помор-радист со станции Югорского Шара. Однако это не остановило Амундсена и он снова вышел в море с горсточкой своих испытанных товарищей. Но во льдах у мыса Сердце-Камень «Мод» опять остановилась на зимовку. По соседству сто-

или три палатки чукчей, так что зима прошла в собирании разного этнографического материала. Весной экспедиция вернулась в Сиатл на Аляске, откуда Амундсен уехал в Норвегию для изыскания новых денежных средств. Когда «Мод» закончила свой ремонт, Амундсен вернулся в Сиатл, при чем привез с собой аэроплан для использования его во льдах. Нужно сказать, что эта мысль явилась у Амундсена по возвращении с Южного полюса, и он даже приобрел аппарат Фармана для будущей воздушной полярной экспедиции, но война спутала все его планы и заставила на время отказаться от осуществления новой смелой идеи. В июне 1922 г. «Мод» снова отправилась по тому же примерно маршруту и с прежним намерением вмерзнуть во льды и дрейфовать с ними по Полярному бассейну. В экспедиции, кроме прежних участников, был еще молодой шведский ученый Мальмгрен, погибший во льдах в 1928 г. во время воздушной экспедиции Нобиле. Дрейф «Мод» закончился в августе 1925 г., при чем высоких широт ею достигнуто не было, но зато во время плавания доктором Свердрупом и Мальмгреном был собран богатейший научный материал.

XXIII. ПО ВОЗДУХУ ДО 88°

Сам Амундсен с летчиком Омдалем в самом начале плавания перешел в заливе Коцебу на встретившееся им промысловое судно и в течение 1922—1923 гг. предпринимал несколько безуспешных попыток подняться на воздух на аэроплане для изучения местности. Эти попытки показали, что при надлежащем устройстве нижней части летательного аппарата можно серьезно заняться подготовкой большой воздушной полярной экспедиции. Аппарат должен был быть сконструирован так, чтобы легко можно было подниматься на воздух и с водной поверхности и со льда или снега.

Амундсен опять вернулся в Европу, но финансовые его дела пришли в такое расстройство, что нечего было и думать о какой-либо новой экспедиции. Внимательный и заботливый к делам экспедиций, продумывавший каждую их мелочь, Амундсен был совершенно наивен и беззаботен по отношению к своим

собственным денежным делам, и этим многие беззастенчивые люди широко пользовались. В конце-концов с молотка пошло личное имущество Амундсена, и приходилось бросить всякую мысль о дорого стоящих полярных экспедициях. Амундсен стал разъезжать по Америке с докладами и лекциями, но сбор этим путем нужных средств подвигался столь медленно, что будущая воздушная экспедиция могла бы состояться лишь лет через сто! Неожиданно американский миллионер Линкольн Эльсворт пришел на помощь Амундсену и предложил ему 85 000 долларов на организацию воздушной экспедиции с тем условием, чтобы руководство экспедицией было поделено между ними обоими. Амундсен с радостью принял это предложение, и в результате произошла первая в мире полярная воздушная экспедиция 1925 г.

Она всемирно известна, и нам не-зачем останавливаться на ней подробно. Амундсен с пятью спутниками вылетел на двух гидроаэропланах Дорнье-Валь 21 мая 1925 г. со своей базы в Кингс-Бэе на Шпицбергене и через восемь часов был вынужден произвести посадку под 87° 43′ с. ш. и 10° 20′ з. д. от Гринича. Там один из гидроаэропланов был брошен на произвол судьбы, а на втором смелые путешественники сумели спастись через 24 дня, проведенных в изнурительной работе—при скудном питании—по расчистке площадки для старта. На долю участников экспедиции выпало баснословное счастье: на пути к полюсу удалось благополучно спуститься в единственную замеченную за все время полета полынью, а на обратном пути руль направления заклинило после того, как были оставлены позади ледяные поля, так что гидроаэроплан смог опуститься на поверхность спокойного моря, а затем доплыть к берегу по воде. У северных берегов Шпицбергена летчики были спасены норвежским промысловым судном и благополучно доставлены в Кингс-Бэй.

Экспедиция 1925 г. показала, что полет к полюсу возможен при условии лучшего технического оборудования, но зато быстрота полета мешает производству научных наблюдений, превращая таким образом всю экспедицию в чисто спортивное предприятие, преследующее рекордные цели и расчитанное

на самый короткий срок. Поэтому Амундсен немедля приступил к организации новой воздушной экспедиции, на этот раз на управляемом воздушном корабле, дирижабле, что давало возможность увеличить число участников полета и производить за время его ряд ценных научных наблюдений.

XXIV. ПОЛЕТ «ОРЛА» И ГИБЕЛЬ ЭКСПЕДИЦИИ АНДРЭ

Но здесь нам приходится сделать большое отступление и от 1926 г. вернуться на 29 лет назад. Мысль об исследовании полярных областей с воздуха впервые явилась не у Амундсена. Амундсен был современником эпохи, когда полеты по воздуху сделались почти столь же обыкновенным явлением, как и поездка по железной дороге или прогулка по морю на моторной лодке. Полет к полюсу лишь представлял известные трудности, бóльшие, чем, скажем, перелет из Берлина в Париж, но и только. Вспомним, что даже ко времени возвращения Амундсена с Южного полюса аэропланы уже легко и свободно летали над землей во всех направлениях, а ко времени плавания «Мод» существовал рекорд на продолжительность полета на аэроплане в 27 часов, т. е. втрое больше того времени, которое понадобилось Амундсену, чтобы долететь до 88° с. ш. Таким образом Амундсену оставалось лишь разумно использовать современные ему достижения техники воздухоплавания. Тем ценнее заслуга другого исследователя, шведа Андрэ, предпринявшего в 1897 г. полет к полюсу на аэростате, который по идее должен был обладать некоторой управляемостью, но в действительности оказался в полной власти стихий. Андрэ был тем первым безумно-отважным путешественником, который рискнул привлечь и воздушные средства сообщения на службу науке. А ведь в 1897 г. авиации на аппаратах тяжелее воздуха вовсе не существовало; управляемые же воздушные корабли только еще делали свои первые робкие попытки победить воздушную стихию.

План трансполярного полета на аэростате был задуман Андрэ отчасти под влиянием знаменитого Норденшельда, который не раз задавался мыслью использовать аэростат для изучения полярных областей, в частности района, лежащего за ледяным

барьером в Антарктике. В то время Андрэ был занят опытами с воздушными шарами и работал над разрешением задачи, которая его особенно интересовала и сводилась к возможности управления аэростатом при помощи гайдропов и парусов. В 1896 г. Андрэ приступил к выполнению своего плана. Шар был приготовлен, выбрана база на Датском острове, в северо-западном углу Шпицбергенского архипелага, построен там ангар и в конце июля все приготовлено к полету. Оставалось только ждать попутного ветра, который мог бы принести шар к полюсу. Но «природа не выполнила своей части работы», надвигалась осень, и экспедиция уже не могла рисковать начинать полет в такое позднее время года.

Саломон Андрэ.

Однако Андрэ не отказался от своего плана. Полет состоялся на следующий год 11 июля. Вместе с Андрэ в экспедицию отправились два молодых ученых: физик и фотограф Нильс Стриндберг и инженер-воздухоплаватель Кнут Френкель. Андрэ надеялся управлять своим «Орлом» (так назывался его шар) при помощи гайдропов, балластных канатов и парусов. Свой метод Андрэ основывал на том, что шар, летящий медленнее ветра, может быть отклонен от направления ветра, если под углом к нему поставить парус. Весь вопрос заключался, значит, в возможности заставить шар, свободно висящий в воздухе, лететь медленнее того воздушного потока, который увлекает его с собой. Андрэ надеялся достигнуть этого торможением при трении гайдропов о поверхность земли или воды. Правильное положение парусов достигалось вращением шара вокруг его вертикальной оси, что можно было сделать, перемещая посред-

ством системы канатов и блоков места прикрепления гайдропов к гондоле. Уверенность в том, что им удастся подчинить шар своей воле и лететь по избранному направлению, руководила планами и действиями трех отважных воздухоплавателей. Однако дальнейшее показало, что они жестоко ошиблись и поплатились за свою ошибку жизнью, пройдя через цепь невыразимых страданий и мучений...

«Орел» начал свой полет 11 июля 1897 г. в 13 часов 46 минут и сразу же потерял часть гайдропов. Две трети их остались на земле, так как развинтились винты, которыми были скреплены отдельные их части. Перед тем порыв ветра прижал «Орла» к поверхности воды, и на мгновение положение воздухоплавателей казалось критическим. Потеряв связь с землей, шар уже не мог больше управляться, но Андрэ решил не прерывать полета.

С этого момента судьба экспедиции была на три десятилетия скрыта от глаз человечества, тщетно пытавшегося разгадать новую полярную загадку. Но простая случайность привела в августе 1930 г. к находке останков Андрэ и его спутников на пустынном берегу Белого острова. На месте гибели воздухоплавателей удалось найти и потом прочесть большой дневник Андрэ, отрывки из его второго дневника, стенограммы-письма Стриндберга к невесте и записи того же Стриндберга в карманном календаре.

На основании найденных документов удалось восстановить историю полета и многонедельного блуждания воздухоплавателей по льдам от места спуска шара под 82° 56′ с. ш. и 29° 52′ в. д. до Белого острова — мало исследованного клочка земли в Шпицбергенском архипелаге. Полет «Орла» окончился 14 июля в 8 часов 11 минут, при чем уже с 12 июля шар не летел, а волочился по льдам, о которые гондола часто ударялась. Почти 13 часов шар провисел в воздухе неподвижно, медленно поворачиваясь вокруг своей оси и опять опускаясь. Высадившись на льды, путешественники решили попытаться достигнуть мыса Флора на Земле Франца-Иосифа, где для Андрэ был оставлен склад провианта. Можно было также сделать попытку итти к Северовосточной Земле, одному из крупнейших островов

Шпицбергенского архипелага. Несколько дней прошло в подготовке к походу, и наконец 22 июля экспедиция пустилась в путь по направлению к мысу Флора. Снаряжена она была хорошо. У путешественников было трое саней, брезентовая лодка, спальный мешок, патроны и ружья и провиант на шесть месяцев. Ни Андрэ, ни его спутники не сомневались в том, что они проделают поход благополучно. Однако, за первые четыре дня пути было пройдено всего лишь два - три километра. Льды находились в постоянном движении. Ничего нельзя было решать наперед, не было ничего верного, ничего определенного. Шаг вперед, два назад или в сторону. И при этом льды изборождены предательскими трещинами. Всюду нагромождены бесконечные торосы.

«Орел» шар Андрэ.

В ночь на 4 августа Андрэ убедился в невозможности продолжать путь на Землю Франца-Иосифа. Поэтому было решено начать новый поход на Семь островов в надежде дойти туда в шесть-семь недель. Но и этот расчет не оправдался. Путешественников все время сносило к югу с небольшим отклонением на восток, и наконец 17 сентября они увидели в первый раз после 11 июля землю. Это был Белый остров. Но понадобилось еще почти три недели, чтобы выйти на холодный безлюдный берег этого острова, где все три отважных исследователя нашли свою могилу.

Их «ледяной поход» во всем походил на десятки других таких же, совершенных в полярных областях. Так блуждал по льдам Парри, так мучился и страдал несчастный Де-Лонг, так брел штурман Альбанов, так шли Мальмгрен, Цаппи и Мариано, которые через 31 год после Андрэ прошли через те же страдания и лишения: бесконечные льды, непроходимые скопления торосов, внезапно разверзающиеся трещины, талая вода, метели, холод, полуголодное состояние и полная неуверенность в завтрашнем дне при невыносимо мучительной и изнурительной работе. В конце сентября путешественники, видя свое полное бессилие в борьбе со льдами, выстроили снежную хижину и собирались в ней зимовать. Начиная с десятых чисел сентября, их упорно сносило течением к ЮЮВ, и они надеялись выйти вместе со льдами к какому-нибудь из островов к востоку от Шпицбергена.

В ночь на 2 октября льдина под хижиной треснула и экспедиции пришлось спасаться на берег Белого острова. К сожалению, нет никаких документальных данных, чтобы рассказать, как происходило переселение путешественников на берег и что случилось за время с 7 октября по 17-ое того же месяца, когда Стриндберг сделал на полях записной книжки последние заметки. Нет никаких материалов и для того, чтобы установить непосредственные причины гибели экспедиции.

Вероятно, Андрэ и Френкель пытались покинуть берега Белого острова и пройти на запад по уже скованному сильными морозами льду между отдельными островами архипелага. Во всяком случае, они не нуждались ни в продовольствии, ни в топливе и очевидно прилегли, усталые, на несколько минут. Стринберг умер раньше, потому что его труп был найден в могиле. Останки Андрэ и Стриндберга были найдены 6 августа 1930 г. командой норвежского судна «Братвог». При исследовании вещей в Норвегии среди множества различных вещей и частей одежды были найдены дневники. Третий труп — Френкеля — был найден месяц спустя участниками экспедиции, организованной двумя крупнейшими скандинавскими газетами. Та же экспедиция обнаружила остатки лагеря Андрэ и множество разных предметов.

Так закончилась трагическая история первых смельчаков, дерзнувших подняться над холодным беспредельным пространством полярных льдов.

До этой находки о судьбе Андрэ можно было судить только по нескольким кратким сообщениям, сброшенным с шара в буйках, да по одному письму, посланному с почтовым голубем.

XXV. ТРАНСПОЛЯРНЫЙ ПЕРЕЛЕТ АМУНДСЕНА В 1926 ГОДУ

Амундсен блестяще провел свою воздушную экспедицию 1926 г. на дирижабле «Норге», что значит «Норвегия», перелетев от Шпицбергена до Теллера на Аляске. «Норвегия» — полужесткий воздушный корабль — была построена в Италии по чертежам конструктора Нобиле, позднее приобревшего известность своей несчастной экспедицией 1928 г. на «Италии». Оттуда «Норвегия» пролетела над Францией к Пулхэму, английской воздушной базе, направилась далее к столице Норвегии, Осло, и затем прилетела в СССР, в Гатчину, где ожидала свыше двух недель окончания работ на Шпицбергене. 7 мая «Норвегия» прилетела на свою базу на Шпицбергене, а 11 мая отправилась в далекий путь к берегам Аляски. Полюс был оставлен позади в ночь на 12 мая 1926 г. Сутки спустя погода ухудшилась, и «Норвегии» с большим трудом удалось спуститься в Теллере южнее залива Коцебу. Весь полет занял промежуток времени с 8 часов 55 минут утра 11 мая до 8 часов утра 14 мая. Конечно, за 72 часа полета трудно было собрать много научного материала, тем более, что участники экспедиции очень утомились и измучились, проведя трое суток на ногах, почти без сна и издергав до-нельзя свои нервы в те часы, когда корабль боролся с бурей и непогодой. Но все же самая возможность такого полета ставит экспедицию Амундсена на недосягаемую высоту!

За три дня до отлета «Норвегии» американец Бэрд опередил Амундсена и побывал на полюсе, совершив полет туда и обратно из Кингс-Бэя на Шпицбергене в шестнадцать часов. Но нового этот полет ничего не принес. Еще за год перед тем Амундсен доказал возможность достижения полюса на аэроплане. Нужны были лишь лучшее техническое оборудование и более

благоприятные метеорологические условия, чтобы такой полет осуществился. Бэрд совершил его без посадки, на трехмоторном гидроаэроплане Фоккера «Джозефина Форд». Два года спустя, 15 апреля 1928 г., американец Губерт Уилкинс перелетел с пилотом норвежцем Эйельсоном, ныне погибшим, от мыса Барроу до берегов Шпицбергена в 20 ч. 20 м. В 40 *км* от Шпицбергена их аэроплан «Вега» вынужден был спуститься на маленький островок, где летчикам пришлось в течение пяти суток пережидать бурю. После этого перелета Уилкинс совершает ряд полетов в Антарктике у Земли Греэма, а затем разрабатывает план экспедиции к полюсу на подводной лодке. Эта экспедиция должна была произойти одновременно с большой международной воздушной экспедицией к полюсу на цеппелине «LZ—127» в июле 1931 г., при чем предполагалось поддерживать постоянную связь с нею по радио. Ниже мы расскажем вкратце как о походе «Наутилуса» (так назвал Уилкинс свою подводную лодку), так и о полете цеппелина «LZ—127» по маршруту Ленинград—Земля Франца-Иосифа—Северная Земля—Таймырский полуостров—Ленинград, откуда корабль без посадки пролетел к своей базе в Германии на Боденском озере.

XXVI. ГИБЕЛЬ «ИТАЛИИ» И ПОХОД «КРАСИНА»

В том же году, когда Уилкинс и Эйельсон совершили свой трансполярный перелет, была и знаменитая экспедиция Нобиле к Северному полюсу и на Северную Землю на дирижабле «Италия». Этот полет закончился крайне трагически, и на помощь Нобиле и его спутникам было отправлено разными государствами множество спасательных экспедиций. Повторилась история Франклина. Только на этот раз темпы развития действия отвечали стремительности XX ст., так как все закончилось в течение одного лета. Погибло меньше людей, чем во времена Франклина, но среди погибших оказался сам Амундсен, ветеран обоих полюсов, и ряд его спутников по прежним полетам и по плаванию «Мод». В спасении Нобиле и в розысках его спутников участвовало 14 судов различных наций, три советских ледокола, двадцать два аэроплана различных систем и целая флотилия мелких рыбачьих и промысловых судов.

В отличие от спасательных экспедиций эпохи Франклина, все средства были брошены сразу и в один более или менее определенный пункт, что и дало положительный эффект в самое короткое время.

Со времени катастрофы «Италии» прошло уже около пяти лет и потому мы считаем нужным напомнить здесь читателю вкратце все обстоятельства гибели итальянского дирижабля. «Италия» была построена по типу «Норвегии», при чем в конструкцию дирижабля были внесены все те улучшения, которых потребовал опыт предыдущего полета. Предполагалось произвести несколько полетов: первый к Северной Земле, которая тогда еще не была изучена как следует и на которой еще не существовало постоянной советской станции; второй к Северному полюсу с высадкой там нескольких ученых; наконец, третий — к северному побережью Гренландии. Базой для полетов был избран Шпицберген, классический отправной пункт для всех воздушных экспедиций в полярные области.

В действительности же был совершен — после небольшого пробного полета — лишь неудачный полет к Северной Земле, не давший никаких результатов, так как туман и противный ветер помешали кораблю долететь до намеченной цели, а затем был предпринят полет к Северному полюсу. Полюс был достигнут, но на обратном пути в пятницу 25 мая 1928 г. «Италия» потерпела крушение.

Полет к Северному полюсу был назначен на вечер 22 мая. Нобиле, стоявший во главе экспедиции, заявил провожавшим его журналистам, что он первым спустится на полярные льды, а затем будут спущены, вероятно, Мальмгрен и профессор Понтремоли. Как Нобиле представлял себе осуществление спуска при невозможности удержать дирижабль в неподвижном состоянии, а тем более, как он предполагал произвести потом подъем на дирижабль — остается загадкой. Отметим кстати, что никаких спусков на лед ни разу за все полеты «Италии» произведено не было.

В назначенное время полет не состоялся, и «Италия» пустилась в путь только в ночь с 22 на 23 мая. Интересно отметить, что из 16 участников полета не было ни одного чело-

века, кроме Мальмгрена, который был бы знаком с полярными странами. Мальмгрен же принимал участие в экспедиции Амундсена на судне «Мод». За несколько мгновений до отлета Нобиле разрешил лететь лейтенанту Вильери, сыгравшему потом видную роль во время 48-дневного пребывания на льдине потерпевших крушение. Чехословацкий ученый Бегунек и журналист Уго Лаго, собственно говоря, не должны были участвовать в полете, но им было разрешено подняться на борт дирижабля лишь в самый последний момент. Бегунек летел вместо священника Джиана Франчески, который должен был сбросить на полюс крест, освященный самим папой, а Лаго летел вместо другого журналиста, уже участвовавшего в полете к Северной Земле.

Метеорологические сводки не давали уверенности в благополучном доведении до конца полета, но старт все же состоялся. Объясняется это желанием Нобиле быть на полюсе 24 мая, в годовщину того дня, когда Италия вступила в мировую войну. Мальмгрен, метеоролог экспедиции, глядел весьма пессимистически на исход полета, но отмена его от него не зависела. Поэтому он удовольствовался философским замечанием: «Погода не из блестящих, но все равно ведь не пойдешь обратно, когда уже надел на себя авиационный костюм»?

Полет все время развивался вполне удовлетворительно, и «Италия», пройдя у северовосточного угла Гренландии, направились к полюсу, куда и прибыла в несколько минут первого в ночь на 24 мая. Сделав несколько кругов над полюсом, дирижабль лег на обратный курс, причем предварительно на полюс были сброшены итальянский флаг, крест римского папы и флаг города Милана, финансировавшего экспедицию. Во время этой церемонии граммофон играл фашистский марш.

Между тем погода все ухудшалась и ухудшалась. Спустился густой туман, начал задувать сильный северозападный ветер. Нобиле стал советоваться с Мальмгреном, не повернуть ли им обратно, с тем, чтобы постараться достигнуть побережья Аляски, т. е. повторить маршрут «Норвегии» 1926 г. или не направиться ли им к сибирскому побережью? Мальмгрен отверг оба эти предложения, считая, что погода улучшится и можно будет достичь Шпицбергена, идя старым курсом.

Но густая пелена тумана уже обволакивала все кругом. «Италия» летела вслепую. Возникла и новая опасность: частицы льда стали осаждаться на металлических частях дирижабля, увеличивая вес его. Обледенела и антенна, что грозило перерывом радио-связи с внешним миром.

В 3 часа утра в ночь с 24 на 25 мая, после почти двадцатичетырех часового полета от полюса, «Италия» находилась в 120 милях от северного побережья Западного Шпицбергена. Ветер задувал со страшной силой, гоня дирижабль на восток. Все три мотора работали с наивысшим числом оборотов, но поступательное движение продолжало замедляться, скорость падала, и под конец «Италия» летела со скоростью не более 50 км. в час., т. е. вдвое медленнее своего обычного хода. Но никто из участников полета не испытывал серьезных опасений. Все были уверены, что дирижабль справится и благополучно вернется в Кингс-Бэй.

Около 10 ч. 30 м. в пятницу 25 мая радист Биаджи телеграфировал, что «Италия» находится к северу от острова Моффен (приблизительно на 80° с. ш. и 15° в. д.). Позиция была указана неверно: «Италия» в это время находилась на 81°15, с. ш. и 25° в. д. Навигаторы не могли определить с достаточной точностью положение дирижабля, так как трудно было учесть дрейф, и кроме того все вычисления велись без астрономических вспомогательных средств. Биаджи сообщал, что «Италия» будет на месте, вероятно, в конце дня и обещал телеграфировать опять через два часа. Понадобилось ровно две недели, чтобы вновь была налажена радио-связь между внешним миром и экспедицией, или, точнее, теперь уже частью экспедиции!

Еще за час перед тем дирижабль начал было стремительно падать. Были выключены моторы, и оказалось, что испортился руль высоты. Но дефект был быстро устранен, моторы снова пущены в ход, и «Италия» вновь поднялась на значительную высоту. Однако, через час — приблизительно вскоре после последней радио-телеграммы — дирижабль опять стремительно пошел вниз. События развивались с такой быстротой, что отдельные участники не успели даже сообразить, что дирижаблю гро-

зит страшная, непредотвратимая гибель. Между тем моментом, когда дирижабль стал падать со все увеличивавшейся быстротой, и тем, когда часть участников полета очутилась в снегу, покрывавшем обширную льдину, прошло не более двух минут.

В последний момент моторы были остановлены, и экипаж принялся выбрасывать на лед все, что только попадало под руку. Этим отчасти объясняется, почему у потерпевших крушение оказались позднее и продовольствие, и палатка, и радио-установка, и даже оружие и фотографические аппараты. Гондолу с участниками экспедиции прижало к снежной поверхности и проволочило так на расстоянии около пятидесяти метров. Полосы анилиновой краски от раздавленных сигнальных ядер остались на снегу и льду на том месте, где это произошло. Дно гондолы быстро провалилось, гондолу заполнило снегом, и в этом снегу и остались лежать участники полета, когда дирижабль, освободившись от тяжести гондолы, со всеми бывшими в ней вещами и инструментами и девяти находившихся в ней людей, взлетел опять ввысь и скрылся в густом тумане в восточном-юговосточном направлении, уже никем неуправляемый.

Те из потерпевших крушение, которые уже успели быстро подняться на ноги и стряхнуть с себя снег, имели еще возможность разглядеть лица людей, оставшихся в корпусе дирижабля. На мостике, ведшем к левой моторной гондоле, стоял моторист Ардуино и с ужасом глядел на происшедшее. Все это длилось одно мгновенье...

Из шестнадцати человек экипажа на льду оказались: начальник экспедиции Нобиле, капитаны Мариано и Цаппи, лейтенант Вильери, профессор Бегунек, метеоролог Мальмгрен, Трояни, Чечиони и Биаджи. Все они скоро пришли в себя, хотя у Чечиони оказалась сломанной нога, у Нобиле были сильные ушибы всего тела, рана в голову и повреждения руки и ноги, а у Мальмгрена вывих левой руки. Шесть человек остались в корпусе дирижабля. Шестнадцатый человек — моторист Помелла, бывший в кормовой гондоле, был убит при ударе гондолы о лед, от чего вывалился наружу весь мотор, придавив собою убитого. Тело Помеллы было найдено позднее при собирании выброшенных из гондолы и корпуса дирижабля различных предметов.

Началась сорока-восьмидневная эпопея сидения на льдине в обстановке невероятной душевной подавленности, так как очень скоро всем стало ясно, что их может спасти только быстрая и решительная помощь. Но радио бездействовало, связь с внешним миром не удавалось восстановить... Пытаться пройти к берегам сравнительно недалекого Шпицбергена было почти бесцельно за отсутствием теплой одежды, лыж, лодки и достаточного количества провианта. Наличие же двух раненых, неспособных передвигаться, не позволяло рассчитывать на сколько-нибудь быстрое продвижение по неровной ледяной поверхности, затянутой рыхлым неверным снегом.

Между тем весь мир с волнением ожидал вестей с «Италии» или об «Италии». Проходили дни за днями, и очень скоро люди сведущие начали склоняться к убеждению, что с итальянским дирижаблем случилась какая-нибудь катастрофа — только ею могло объясняться прекращение радио-связи с экспедицией. Закипела организационная работа, и со всех сторон полетели предложения помощи. Одними из первых на помощь поспешили норвежцы. Во-первых, они были ближе всех других к месту катастрофы, во-вторых, в силу естественных географических причин участие норвежцев в полярных исследованиях давно уже само собою подразумевается. Выше мы неоднократно видели примеры этого с самых древнейших времен. Кроме того, уменье ходить на лыжах, способность быстро ориентироваться в полярной обстановке дают норвежцам все преимущества по сравнению с представителями других национальностей. Вслед за норвежцами предложили свою помощь Швеция, Финляндия и СССР.

Третьего июня вечером радиолюбитель Шмидт в селе Вознесенье-Вохма Северной области принял по радио какие-то непонятные сигналы на иностранном языке. Известие об этом быстро распространилось по всему миру. Высказывались предположения, выражалась надежда, что сигналы подаются «Италией». Нужно заметить, что потерпевшие крушение в начале сумели наладить только один приемник. Поэтому они регулярно собирались у аппарата, когда шла передача итальянской станции Сан-Паоло и слушали, что передавалось миру о них самих и об их предполагаемой судьбе. А эфир в те дни был полон самыми разнообраз-

ными слухами. Передача принималась отлично, но полная невозможность сообщить что-нибудь о себе, сообщить истинное положение вещей и опровергнуть сотни всяких предположений, ставила «группу Нобиле», как начали называть участников несчастной итальянской экспедиции, оставшихся на льдине, в самое трагическое положение.

Позднее удалось наладить и станцию отправления. Работа ее была проверена приемом сигналов на приемник, установленный на таком расстоянии от радиостанции, какое допускали размеры льдины. Но сигналы итальянцев все-таки не достигали внешнего мира. Тогда Мариано, Цаппи и Мальмгрен решили достигнуть мыса Северного на северном побережье Северовосточной Земли в архипелаге Шпицбергена. Всем членам экспедиции, способным передвигаться, была предоставлена возможность примкнуть к уходящим, но с ними решил итти только радист Биаджи, перерешивший потом в самую последнюю минуту. Если бы Биаджи ушел с «группой Мальмгрена», то никто из всех участников экспедиции наверное бы не спасся! Уход Биаджи знаменовал бы полную невозможность установить радио-связь с внешним миром. К счастью этого не случилось, и прекрасное знание Биаджи радио-техники послужило причиной спасения всей «группы Нобиле» и косвенно — двух членов «группы Мальмгрена».

Шестого июня оставшиеся с Нобиле слушали по радио сообщение о приеме сигналов с «Италии» русским радио-любителем. Это сразу вдохнуло надежду в измученные души потерпевших крушение. Ими действительно неоднократно посылались сообщения, редактированные приблизительно так, как слышал их в искаженном виде незнавший иностранных языков Шмидт. Очевидно, радио-передача маленькой станции экспедиции слышна в Европе. Оставалось лишь ожидать более благоприятных условий для передачи. Это долгожданное событие произошло на следующий день — база «Италии», пароход «Читта ди Милано» — приняла от «группы Нобиле» сообщение с указанием ее местонахождения. Отныне связь с погибающими была установлена.

Такая весть давала возможность целесообразно направить все объединенные усилия разных спасательных экспедиций для систематической помощи.

Советская общественность тоже не могла остаться равнодушной к судьбе итальянской экспедиции. В Европейском секторе Арктики СССР принадлежит большая его часть. Советские полярные исследователи уже со времени освобождения наших северных окраин от интервентов начали вести интенсивную и всестороннюю научно-исследовательскую работу. Постепенно СССР стал выходить в первые ряды стран, занимающихся полярными исследованиями. Естественно, что полет норвежского дирижабля «Норвегия», частью осуществленный над советской территорией, привлек особый интерес к длительным арктическим полетам и потому экспедиция Нобиле и ее судьбы живо волновали трудящихся советского союза.

Уже 29 мая утром президиум Осоавиахима оповестил по радио северные окраины Союза о необходимости войти в связь с «Италией» и, если удастся, оказать экспедиции всяческое содействие. Как мы увидим ниже, на долю советских полярников выпало совершить подвиг величайшего человеколюбия и спасти от неминуемой гибели всех тех, кого еще можно было спасти. В связи с этим следует отметить, что русским морякам, жителям русских отдаленнейших окраин не раз уже доводилось оказывать помощь иностранным полярным экспедициям в самую последнюю минуту или спасать их от неизбежной гибели. Вспомним еще раз экспедицию Баренца, Бурро, русских промышленников, помогавших иностранцам своими советами и указаниями, напомним времена, более близкие к нам — помощь экспедиции Вейпрехта-Пайера, поиски партии Де-Лонга. «Красин», «Малыгин», «Седов» продолжали в этом отношении стародавнюю традицию и выполнили свое тяжелое задание с честью...

Закипела лихорадочная организационная работа. Из всех судов, способных к плаванию во льдах, в полной готовности находился лишь небольшой «Персей», но он не был пригоден для тяжелой работы по форсированию полярных льдов. Вследствие этого было решено отправить «Малыгин» на север немедленно по окончании ремонтных работ, и подготовлять для дополнительной отправки «Седова». Но уже с самого начала было ясно, что без большого ледокола не удастся пробиться к месту нахождения итальянцев. Поэтому Комитет помощи, образовавшийся к тому времени

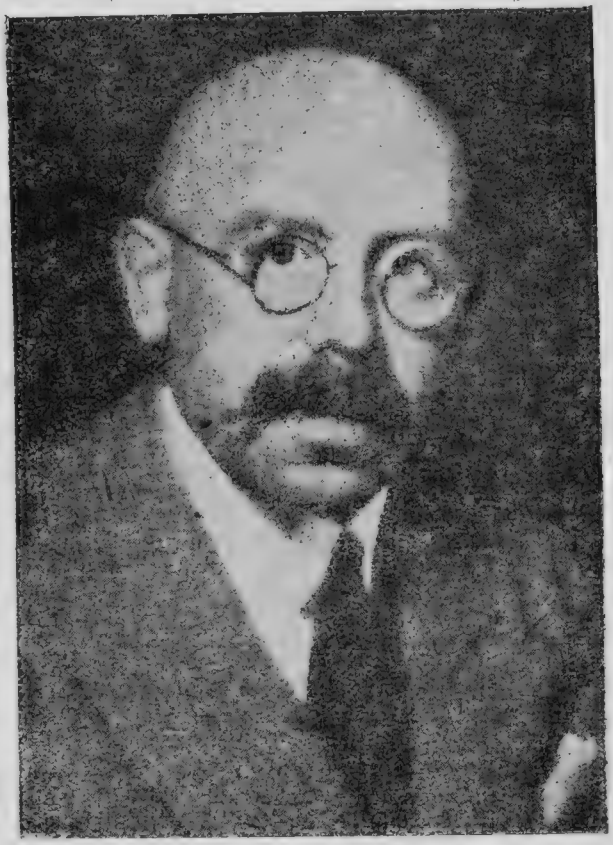
в Москве, принял решение отправить немедленно к берегам Шпицбергена лучший советский ледокол «Красин», которому был дан для подготовки самый короткий срок. Приказ о выходе «Красина» в море был получен 11 июня, а через четыре дня и восемь часов советская экспедиция уже отплыла из Ленинградского порта.

Экспедицией «Малыгина» руководил В. Ю. Визе при участии А. М. Лаврова, участника экспедиции Вилькицкого, и летчика М. С. Бабушкина. На «Красине» начальником экспедиции был Р. Л. Самойлович, которому помогали в этом труднейшем деле П. Ю. Орас и летчик Б. Г. Чухновский. На советские ледоколы была возложена ответственнейшая, почетнейшая и труднейшая задача: добиться спасения участников итальянской экспедиции в кратчайший срок наиболее выгодными путями и средствами. Единственным прецедентом для «Красина», пошедшего кругом Скандинавии к западным берегам Шпицбергена, было плавание адмирала Макарова на ледоколе «Ермак». До сих пор, кроме промысловых судов никто не заходил в воды к северу от Шпицбергена за последние 30 лет.

«Красин» прибыл в Берген 21 июня и, пополнив там запасы угля и продовольствия, через трое суток вышел снова в море Спустя день — 25 июня — весь мир облетело известие о спасении Нобиле шведским летчиком Лундборгом. При второй попытке снять с льдины кого-нибудь из итальянцев Лундборг произвел неудачную посадку на лед, самолет перевернулся и вышел из строя. Таким образом вместо Нобиле теперь на льду остался Лундборг. Только через две недели его удалось снять шведскому же летчику Шибергу, который мог оказать помощь лишь своему соотечественнику. Остальные пять потерпевших крушение попрежнему остались на льдине в ожидании более действительной помощи. Опыт Лундборга и Шиберга показал, что производить посадку на лед чрезвычайно опасно, и летчики рискуют если не жизнью, то увечьями или — в лучшем случае — пленением во льдах.

«Красин» продолжал свое плавание к берегам Западного Шпицбергена, намереваясь обогнуть архипелаг с запада и пройти вдоль его северных берегов к месту нахождения итальянцев, которое было уже точно известно. Правда, льдина, служившая

приютом «группе Вильери», как она теперь стала называться после спасения Нобиле, все время дрейфовала, но об этом дрейфе ежедневно сообщалось итальянской базе — судну «Читта ди Милано» и через нее — всему миру. «Красин» должен был пробиваться к итальянцам с запада, между тем как «Малыгин» занимался поисками в водах Восточного Шпицбергена. Лётная группа малыгинской экспедиции под начальством Бабушкина должна была произвести длительную разведку, как только «Малыгин» подошел бы на близкое расстояние к шпицбергенским берегам. Когда для этого наступил подходящий момент, Бабушкин вылетел на разведку 29 июня. Однако, метеорологические условия оставляли желать лучшего, и смелые советские летчики вынуждены были провести на льдине, куда они спустились, несколько суток.



Проф. Р. Л. Самойлович.

Тем временем стало ясно, что оказать итальянцам помощь «с воздуха» весьма затруднительно. Небольшие самолеты не могли снять сразу всех членов «группы Вильери», а крупные машины не могли произвести посадку на неровном, сильно подтаявшем льду. Лундборгу удалось снять Нобиле, произведя посадку на лед на легком аппарате, но вторая попытка шведского летчика не удалась. Шиберг же летел в одиночку, чтобы иметь возможность взять как можно больше горючего. Этим объясняется, почему он не мог снять с льдины никого, кроме Лундборга. Оставалось возложить все надежды на советский ледокол. Лето было в разгаре, лед с каж-

дым днем становился все более и более непрочным. Итальянцам грозила новая опасность. Правда, они не нуждались теперь ни в одежде, ни в продовольствии, так как два больших итальянских самолета навещали их довольно регулярно, сбрасывая на парашютах все, что могло понадобиться потерпевшим крушение. Но такое положение не могло длиться вечно!

Однако, и «Красин» попал в тяжелое положение и временами оставался без движения, зажатый льдами. Бывали дни, когда удавалось продвигаться за целый день тяжелой работы всего на несколько корпусов судна! Иногда же вообще нельзя было сдвинуться с места. «Малыгин» тоже боролся с тяжелыми льдами и не мог пробиться к месту Ли-Смита, неподалеку от которого горсточка людей терпеливо ждала решения своей участи.

10 июля «Красин» находился на 80°53′ с. ш. и 23°12′ в. д. — всего в 60 милях от «группы Вильери». Но это небольшое расстояние казалось бесконечным. Тогда командованием экспедиции было решено произвести воздушную разведку. Мощный Юнкерс поднялся с ледяного аэродрома и отправился в безграничные просторы — над страшными полярными льдами — на поиски потерпевших крушение. Во время этого полета, была замечена на льдине группа из трех человек. На самом деле их было только двое — части одежды, лежавшие неподалеку, были приняты за третьего человека. Об этом открытии наши летчики известили по радио «Красин». Сомнений не могло быть — найдена, так называемая, «группа Мальмгрена»! Теперь осталось только как можно скорее двинуться ей на помощь. Но сами отважные летчики, возвращаясь назад после неудачных стараний найти и «группу Вильери», попали в полосу густого тумана, не смогли отыскать ледокол и при спуске на лед около мыса Платен потерпели аварию. Сообщая об этом начальнику экспедиции Р. Л. Самойловичу, летчик Чухновский просил прежде всего итти на помощь итальянцам и не задерживаться для оказания помощи команде нашего самолета!

Дальнейшие события развернулись со сказочной быстротой. «Красин» воспользовался подвижкой льдов и снова двинулся на восток. 12 июля рано утром им была обнаружена «группа Мальмгрена», которую и удалось снять со льдины. В составе ее оказа-

лись итальянцы Мариано и Цаппи, при чем первый находился в очень тяжелом положении и не был в состоянии даже привстать, когда «Красин» приближался к льдине. Цаппи же сохранил полностью свои физические силы; к тому же он был одет гораздо лучше и теплее, чем Мариано. Мальмгрена в числе спасенных не было. По словам итальянцев он очень скоро ослабел, и на четырнадцатый день похода свалился. Тащить его на себе было не под силу итальянцам, да к тому же сам Мальмгрен просил бросить его на льду, чтобы не связывать здоровых. Так или иначе, спутники оставили его, вырубив ему во льду небольшое углубление, а сами потащились по дрейфующим льдам дальше. Через короткое время Мариано заболел снежной слепотой, и Цаппи силком тащил товарища за собой. Льды находились в таком сильном дрейфе, что за сутки после разлуки с Мальмгреном, итальянцы прошли всего лишь 100 метров и с этого расстояния видели молодого шведа, который продолжал знаками убеждать их итти вперед и не обращать больше внимания на него.

Спасенные «Красиным» были немедленно переданы на попечение судового врача, и ледокол пошел дальше. В тот же день 12 июля советской экспедиции удалось дойти и до «группы Вильери» и не только снять со льдины всех пятерых участников злополучной экспедиции Нобиле, но и забрать все их имущества, в том числе шведский аэроплан, лежавший вверх ногами в углу ледяной площадки! Радист Бнаджи, которому все уцелевшие от гибели при катастрофе с «Италией» обязаны жизнью — без налаженной связи с внешним миром не удалось бы притти на помощь Нобиле — при подходе «Красина» к льдине дал последнюю радио-телеграмму на итальянский корабль «Читта ди Милано»: «Все кончено. Мы спасены».

В тот же день на угрюмые полярные льды спустился густой туман... Случись это несколькими часами раньше, и «группа Мальмгрена» не была бы снята со льдины А, может, не удалось бы оказать такую быструю, такую действенную помощь остальным итальянцам.

Роль «Красина» не была окончена. Надо было продолжать поиски второй партии итальянцев, унесенных ветром в восточ-

ном направлении на оболочке дирижабля, надо было спасать Чухновского с товарищами, надо было выручать нескольких участников сухопутной экспедиции Сора, вышедшей на помощь «группе Вильери» с собачьей запряжкой.[1] Наконец, надо было искать великого норвежского полярного исследователя Амундсена, без вести пропавшего где-то между берегами Норвегии и Медвежьим островом.

Узнав о гибели итальянского дирижабля, Амундсен решил принять деятельное участие в спасательной работе. Но ему хотелось вести работу самостоятельно. Поэтому он живо откликнулся на предложение французского правительства, поставившего в его распоряжение гидроаэроплан «Латам» со знаменитым летчиком Гильбо. Сообщение о предоставлении Амундсену аппарата Гильбо застало его в кафе, где он сидел с группой друзей, обсуждая возможные судьбы «Италии». На поставленный ему по телефону вопрос — хочет ли он принять в свое распоряжение «Латам» и лететь на Шпицберген, — Амундсен ответил немедленным и решительным согласием.

Поздно вечером 17 июня — в годовщину своего отплытия на судне «Йоа» ровно 25 лет тому назад — Амундсен выехал из Осло в Берген. Вместе с ним отправились на север его старые друзья и спутники—Вистинг, участник похода к Южному полюсу, экспедиции на «Мод» и полета на «Норвегии» и Дитриксон пилот гидроаэроплана «N 24» в 1925 году. На другой день Амундсен прибыл в Берген, куда прилетел Гильбо, и оттуда вылетел в Тромсё. Из Тромсё аппарат поднялся 19 июня вечером и бесследно исчез... Вместе с Амундсеном пропали без вести четыре французских летчика и Дитриксон. Капитан Вистинг случайно уцелел: для него не нашлось места, и он должен был догонять друзей на пароходе.

Сперва отсутствие известий об Амундсене никого особенно не тревожило. Все знали, что смелый норвежский исследователь уже не раз выпутывался с честью из самых опасных положений. Кроме того, предполагалось, что он полетел не к «группе Но-

[1] Экспедиция Сора была спасена шведами до подхода к ней „Красина".

биле», которой со всех сторон уже оказывали помощь, а к тем шести несчастным, которые остались в корпусе дирижабля и не могли подать о себе миру весть, не имея радио-станции. Спустя час или два после отлета Амундсена из Тромсё был принят по радио запрос с «Латама» о состоянии льдов у Медвежьего острова. Затем, один пароход слышал слабый сигнал бедствия. Можно было надеяться, что «Латам» долетел до Шпицбергена с восточной его стороны или во всяком случае сел на лед где-нибудь за Медвежьим островом. Трудно было думать, что после тревожного запроса о состоянии льдов Амундсен все-таки решится на полет в том направлении, куда унесло оболочку дирижабля!

Но суждено было сбыться самым худшим предположениям... «Латам» не долетел до Шпицбергена, «Латам» не произвел посадки на лед. Через два с половиной месяца — 1 сентября — весь мир облетела телеграмма, сообщавшая о находке в море, у берегов округа Тромсё, поплавка гидроаэроплана...

Поплавок оказался принадлежащим «Латаму». За последние годы не было ни одного случая гибели или пропажи без вести гидроаэроплана, снабженного поплавками такого типа. Значит, именно с «Латамом» произошло несчастье. Где и когда? Корпус самолета был сделан из тонкого легкого дерева и потому не мог долго выдерживать удары волн. А в день отлета Амундсена море было бурное... Высокие волны яростно неслись по океанскому простору между Медвежьим островом и побережьем Норвегии. Самолет был бипланом, и под каждым нижним крылом его находился особый поплавок, уравновешивавший аппарат при спуске и при подъеме. При большом волнении волны должны были скоро разбить вдребезги оба нижних крыла. Потеряв равновесие, аппарат должен был лечь на бок и затем перевернуться...

При отлете «Латам» нес 5000 *кг* бензина; ко времени катастрофы у него должно было оставаться около 4500 *кг* Сам аппарат весил 5 *т*; экипаж и снаряжение — около 1000 *кг*. Стало быть, общий вес достигал примерно 10 *т* — страшная тяжесть, когда приходится садиться на воду при бурном море. А если самолет *падал* в воду? И в том и в другом случае гибель летчиков была неизбежна.

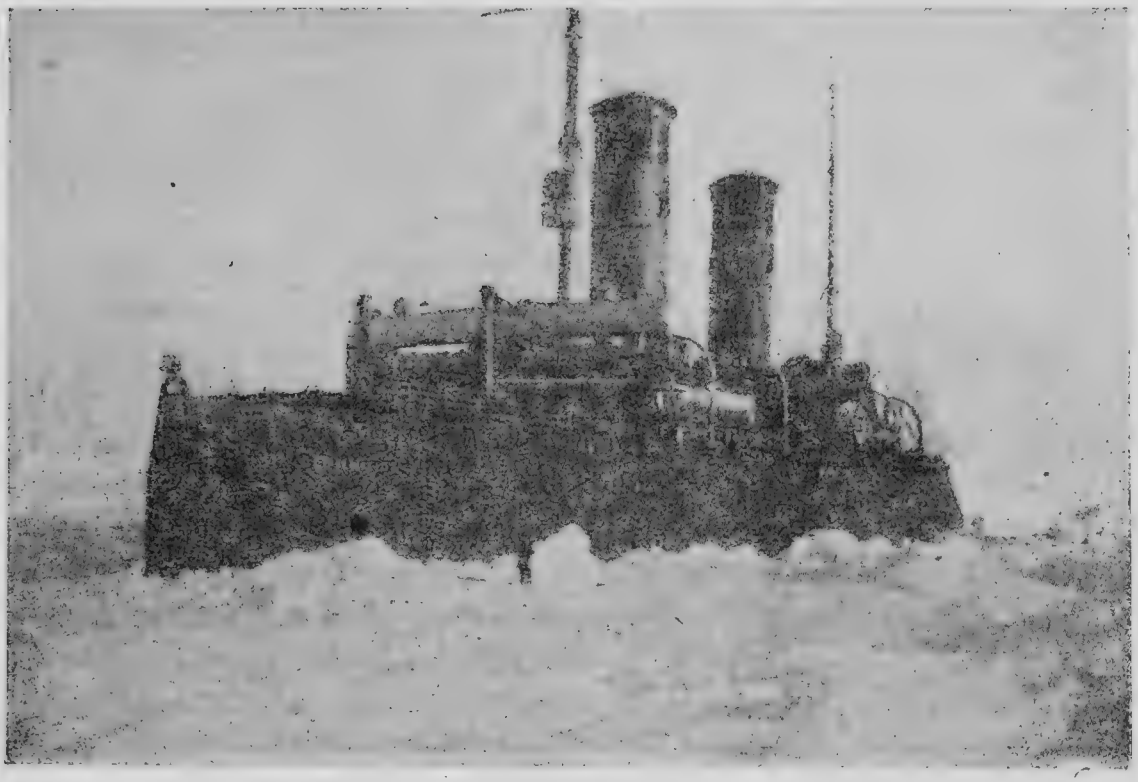
Поздней осенью 1929 г. рыбаками был выловлен почти пустой запасный бак для бензина. На нем была медная дощечка с надписью «Латам». Бак помещался в корпусе самолета и, стало быть, его выбросило из глубины после того, как «Латам» пошел ко дну. Удержаться «наплаву» при сильном волнении самолет не мог... Ледяных полей поблизости не было... Значит, у отважных летчиков не было никаких шансов на спасение.

Сомнений больше не было. Руал Амундсен и его спутники погибли вскоре после отлета из Тромсё, когда аэроплан, как подбитая птица, рухнул с высоты в волны океана...

Все это мир узнал позднее. А тогда, после спасения итальянцев, надежды были еще слишком живы, и потому в задачи «Красина» входили также и поиски Амундсена и его спутников. Однако, раньше чем продолжать свой поход на восток, «Красин» должен был вернуться за пополнением угля, а главное для залечиванья своих ран, нанесенных ему грозными полярными льдами. У ледокола были серьезные повреждения: трещина в раме руля, потеряна лопасть одного из винтов и т. д. Нельзя было рисковать итти дальше при таком состоянии судна. «Красин» должен был итти в ремонт в норвежский порт Ставангер, и лишь после этого он мог предпринять свой второй поход на север, когда был обойден весь Шпицберген и часть побережья архипелага Земли Франца-Иосифа.

Осень быстро приближалась, а с нею наступило темное время года и холода. После безуспешных поисков остальных итальянцев, пропавших без вести, и Руала Амундсена с его спутниками «Красин» вернулся в Ленинград, где был восторженно встречен всем населением города. Следует еще упомянуть, что на пути в Ставангер после своего первого плавания к Шпицбергену, «Красин» оказал помощь еще немецкому пассажирскому пароходу «Монте-Сервантес», получившему большую пробоину во время плавания с туристами в шпицбергенских водах. Отважная работа советских моряков по оказанию помощи немецкому гиганту явилась завершением славного подвига экспедиции «Красина». Подвиг «Красина» навсегда останется памятным в истории полярных исследований и в истории советского флота.

С походом «Красина» начинается новый период деятельности советских полярных экспедиций. Предпринимается ряд далеких плаваний к берегам Земли Франца-Иосифа и Северной Земли, о чем мы уже упоминали выше. «Седов», «Малыгин», «Руса-



Ледокол „Красин".

нов», «Таймыр» в западных водах советского полярного сектора, «Литке», «Совет», «Колыма» в восточных—ежегодно занимаются научно-исследовательской работой, а также поддерживают связь с нашими постоянными полярными станциями и строят новые. В 1931 г. совершается первая воздушная полярная экспедиция на цеппелине «LZ—127», в которой принимают участие и советские ученые, при чем руководство научной работой во время полета предоставляется нашему полярному исследователю Р. Л. Самойловичу.

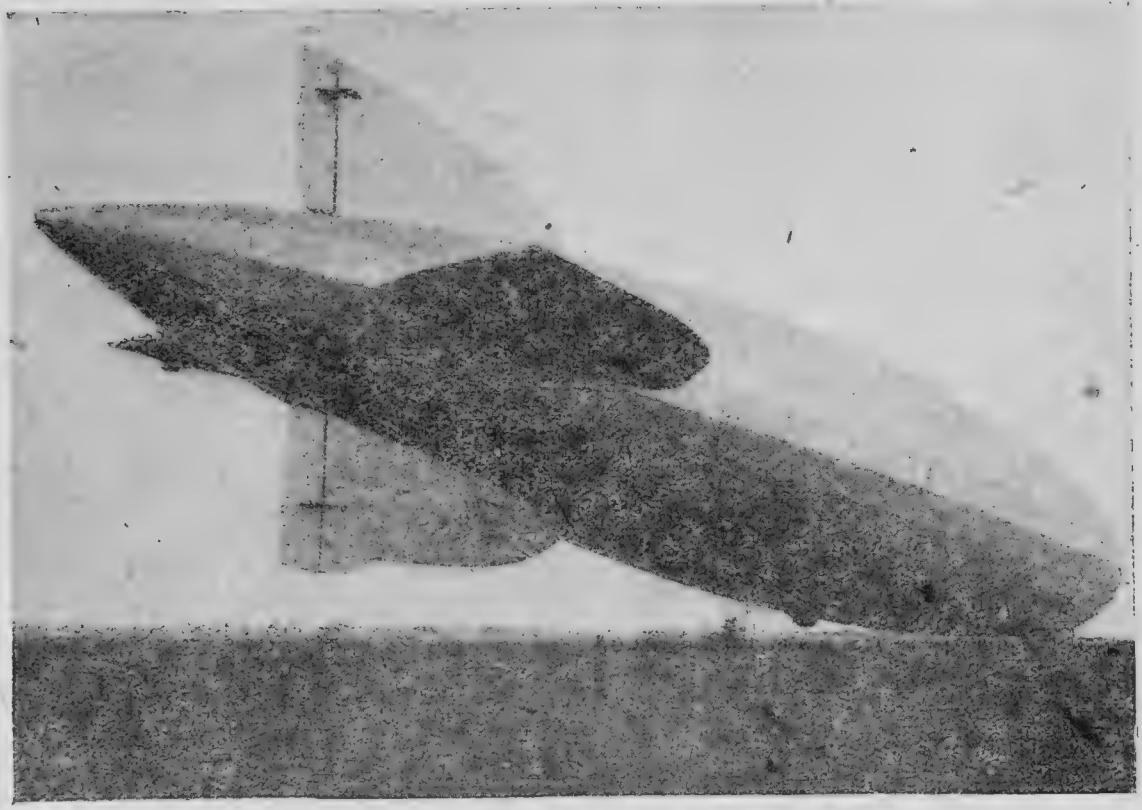
XXVII. ПОЛЕТ ЦЕППЕЛИНА «LZ—127» И ПЛАВАНИЕ «НАУТИЛУСА»

Цеппелин стартовал из Фридрихсгафена 24 июля 1931 г. и в тот же день прилетел в Берлин, где пробыл несколько часов. Рано утром 25 июля корабль отправился дальше и ровно в 20 час. 15 мин. того же дня опустился в Ленинграде на Комендантском аэродроме, сделав предварительно полный круг над городом. Посадка прошла безукоризненно.

Проведя в Ленинграде ночь, «LZ—127» 26 июля в 11 час. снялся с аэродрома и направился к Архангельску, над которым и пролетел около 17 часов в тот же день. Вечером корабль шел уже над Баренцовым морем по направлению к Земле Франца-Иосифа, при чем море было скрыто от глаз воздухоплавателей сплошной пеленой тумана. Лишь на другой день туман разошелся и стали видны контуры островов архипелага. Без труда была найдена бухта Тихая, где цеппелин и опустился на втором круге, в 19 часов 27 июля. Забрав с подошедшей с «Малыгина» шлюпки почту и сдав ей заграничную и ленинградскую корреспонденции, цеппелин быстро поднялся на высоту до 1200 *м* и приступил к аэрогеодезической съемке островов (Земли Александры и Земли Георга), которая продолжалась около шести часов. Затем руководитель научной части экспедиции, профессор Самойлович, повел корабль к берегам Северной Земли, куда «LZ-127» прибыл в 7 часов утра 28 июля. Весь этот участок пути был пройден в тумане, так что произвести наблюдений не удалось. Условия полета над Северной Землей были довольно неблагоприятны, и уже во второй половине дня корабль прекратил крейсирование над островами и пошел к югу. Пролетев до Таймырского озера, цеппелин повернул на запад и на рассвете 29 июля подошел к берегам Новой Земли (мыс Желания), пройдя над островом Диксона и над Карским морем. Аэрофотосъемка Новой Земли прошла удачно и цеппелин, начав свой полет над северной частью восточного берега Новой Земли, спустился к югу до Маточкина Шара, затем прошел через Маточкин Шар, при чем гондола корабля иногда оказывалось ниже горных хребтов, и, выйдя на западное побережье, повернул снова на восток уже над самым островом. Окончив аэрофото-

съемку восточного берега южного острова от Маточкина Шара, цеппелин направился затем на Архангельск и далее на Ленинград, куда и прибыл в 4 часа утра 30 июля. Из-за неблагоприятных метеорологических условий посадка в Ленинграде не состоялась и, покружив над городом, «LZ-127» отправился в Берлин.

Всего цеппелин пробыл в воздухе 110 лётных часов, покрыв за это время 13 000 *км*.



Спуск цеппелина «LZ-127» в Ленинграде.

Экспедиция дала крупные научные результаты и доказала полную возможность длительного полета в полярных областях и пригодность управляемого воздушного корабля для исследований. Наибольшая опасность—обледенение оболочки корабля—была благополучно избегнута, и это доказывает, что при помощи соответствующих методов наблюдения наступление обледенения можно заранее предусмотреть и путем умелого маневрирования уйти от него в более благоприятные слои воздуха.

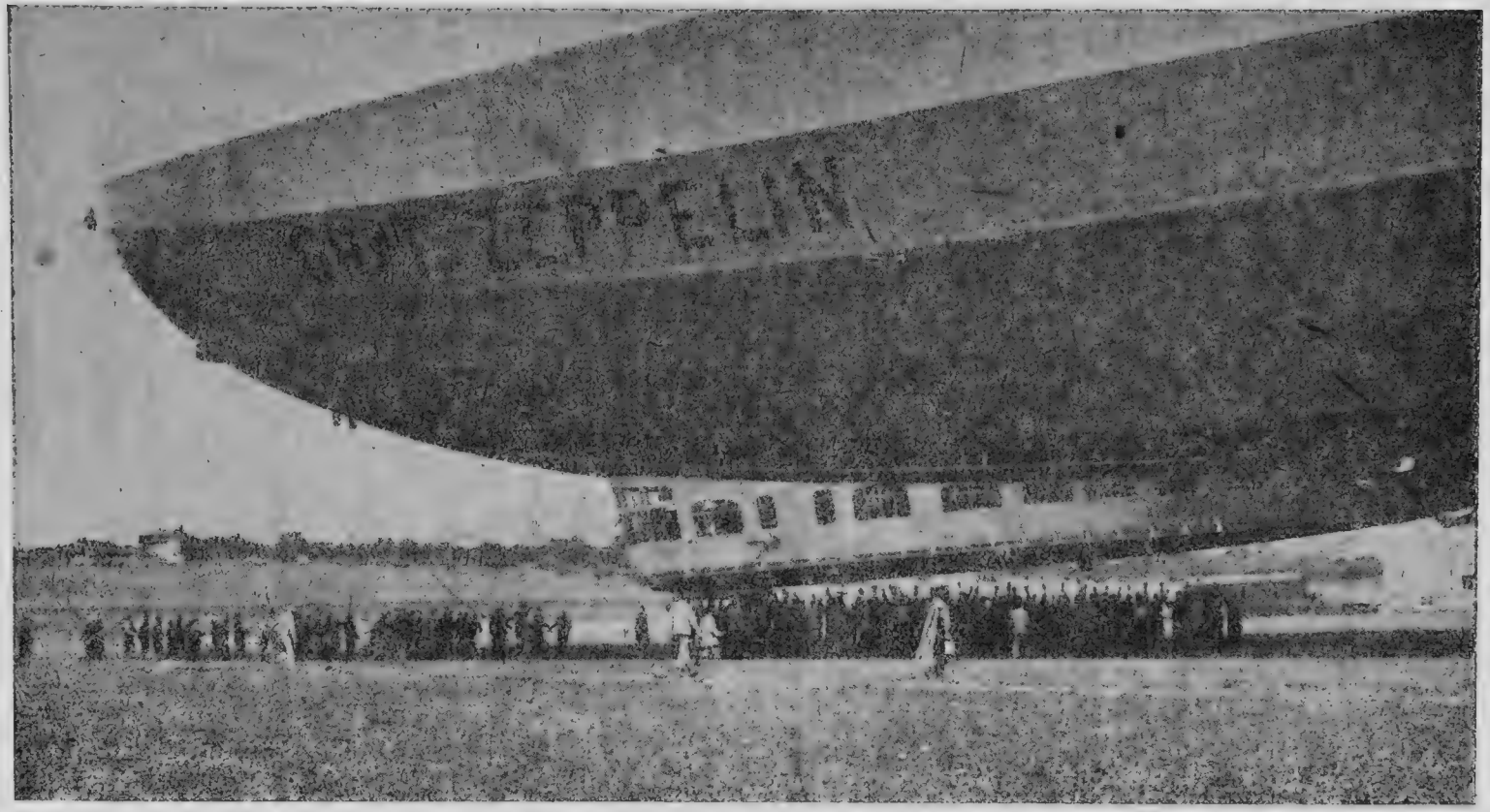
По первоначально выработанному маршруту предполагалось долететь до Ново-Сибирских островов, произвести поиски Земли

Санникова, Земли Андреева, а при особо благоприятных метеорологических условиях рискнуть пройти и в «область недоступности» к северу от предполагаемого места Земель Санникова и Андреева. Однако, этот маршрут оказался невыполнимым.

Встреча цеппелина вблизи северного полюса с подводной лодкой Уилкинса «Наутилус» не состоялась, так как «Наутилус» тем временем потерпел серьезную аварию в Атлантическом океане в 450 км от ирландских берегов.

Вместо этого цеппелин встретился, как мы упоминали, в бухте Тихой с л/п «Малыгин», который на случай туманной погоды имел на борту небольшой привязной воздушный шар, окрашенный желтой краской и снабженный системой зеркал. Этот шар должен был подниматься «Малыгиным» вместо позывных. Недавние полеты в Антарктике норвежского летчика Ризер-Ларсен показали, как трудно бывает разглядеть с высоты среди льдова на быстром ходу и при резкой игре светотеней даже и крупный по размерам пароход.

Мы видели, как за последние несколько лет изменились методы полярного исследования и техника снаряжения и оборудования экспедиций. Самолеты и воздушные корабли начинают летать над ледяными пустынями и хотя еще не могут вытеснить все прежние способы передвижения, но уже дают возможность в короткий срок изучить обстановку или нанести на карту неисследованные и недоступные пока иным путем области. В этом отношении особенно значительны полеты в Антарктике, благодаря которым удалось исправить прежние карты и нанести на них ряд новых земель. Но не все средства для завоевания полярных пространств исчерпаны. Остается еще плавание под водой, проход в те или иные области Арктики подо льдами. В этом отношении интересна попытка английского исследователя Уилкинса проплыть к Северному полюсу на подводной лодке в 1931 году. Попытка эта была неудачна, и «Наутилусу» — так называлось судно экспедиции, удалось только совершить кратковременное плавание у северных берегов Шпицбергена с 18 августа по 7 сентября. «Наутилус» был переделан из американской военной подводной лодки, при чем по плану предполагалось произвести ряд испытаний лодки при плавании



Цеппелин «LZ-127» в Берлине на Темпельгофском поле.

ее подо льдом у берегов Лабрадора. Но никаких испытаний не успели произвести, ремонтные работы не были выполнены в срок, и «Наутилус» вышел в плавание неподготовленным к своей опасной экспедиции. Уже на пути через Атлантический океан лодка потерпела аварию и была доставлена в Англию на буксире одного из американских военных судов.

После нового ремонта «Наутилус» прибыл в Берген, а оттуда прошел к берегам Шпицбергена. К тому времени полет цеппелина уже закончился и потому первоначальный план встречи воздушной полярной экспедиции с подводной лодкой пришлось оставить, как неосуществимый. Да и к тому же оказалось, что «Наутилус» — горе-корабль! Ежедневно в нем открывались какие-нибудь технические погрешности, совершенно недопустимые, когда дело касается такой опасной и серьезной экспедиции, как долговременное плавание подо льдами! Предполагалось, что лодка будет способна маневрировать подо льдом и в случае надобности можно будет просверливать лед снизу особыми бурами, выдвигающимся для этой цели из корпуса судна. Но в действительности моторы «Наутилуса» постоянно портились даже при надводном плавании, кроме того, для перезаряжения аккумуляторов требовался такой большой срок, что лодка должна была бы оставаться в неподвижном состоянии в течение многих часов. Наконец буры не поднимались на высоту, предусмотренную проектом, а, раз поднявшись, не спускались обратно. Вообще, на судне вечно что-нибудь портилось, вечно что-нибудь ломалось!

При первом же вхождении в лед отломился и пошел ко дну руль глубины, еще до того как ему было нанесено какое-бы то ни было повреждение льдами. Это несчастье было великим счастьем для экспедиции! Ей не пришлось производить погружение в воду, как и не пришлось итти подо льдами, что, конечно, было бы для «Наутилуса» роковым. Лодка навсегда осталась бы под полярными льдами, случись поломка руля на несколько часов или же на несколько дней позже. Ведь Уилкинс во что бы то ни стало хотел произвести попытку пройти подо льдом!

Нужно сказать, что, несмотря на значительный срок, который был в распоряжении руководителей экспедиции, подготовка судна

была произведена из рук вон плохо. Это объясняется в первую очередь недостатком денежных средств. Уилкинсу приходилось мириться со всеми недостатками, чтобы экспедиция могла состояться в 1931 году. А перенести ее на следующий год он не мог, будучи связан договорами с финансирующими экспедицию газетами.

Так или иначе «Наутилус» ни одной минуты не плавал под водой, а тем более подо льдом. Было произведено лишь несколько частичных погружений, вернее «загружений» судна в воду носом под лед, для того, чтобы проверить условия видимости и ориентировки подо льдами. Правда, ряд научных работ был проведен вполне удачно, в особенности измерение глубин и взятие проб воды, ила и т. п. через отверстие в дне камеры для погружения.

Усталые и измученные — условия жизни на крохотном судне были чрезвычайно изнурительны и тяжелы — участники экспедиции вернулись на Шпицберген. «Наутилус» был доставлен потом в Норвегию, где и затоплен, так как он был сдан Уилкинсу морским ведомством в аренду за один доллар в год и после экспедиции должен был быть возвращен в Америку для уничтожения вместе с другими однотипными подводными лодками, в силу Лондонского морского соглашения. Расчетливые американцы не пожелали тратиться на доставку судна домой и согласились на затопление его в нейтральных водах у берегов Норвегии!

Экспедиция Уилкинса все же принесла свои плоды. Ею доказано, что полярное плавание на обыкновенной подводной лодке неосуществимо, но его можно предпринять, построив для этой цели лодку особой конструкции, где будут приняты во внимание все условия подводного плавания во льдах.

XXVIII. ПОХОД «СИБИРЯКОВА»

После полярных экспедиций 1929 и 1930 гг., после удачного полета цеппелина «LZ-127» естественно возник вопрос о дальнейшем продвижении на восток и о новой, на этот раз уже советской, попытке сквозного плавания от Белого моря до Тихого океана. Эта экспедиция должна была состояться летом 1932 года на ледокольном пароходе «А. М. Сибиряков». Как

мы теперь знаем, экспедиция эта увенчалась полным успехом, хотя и была несколько омрачена тяжелой аварией, происшедшей с «Сибиряковым» в районе Колючинской губы.

«Сибиряков» вышел в плавание из Архангельска 28 июля прошлого года под командой капитана Воронина. Экспедицию возглавлял директор Всесоюзного Арктического Института О. Ю. Шмидт; научной частью руководил В. Ю. Визе. В экспедиции кроме научных сотрудников Института приняли также участие кинооператоры, художники, журналисты и литераторы. Плавание протекало вполне успешно, и 3 августа «Сибиряков» прибыл к о. Диксона, пройдя в Карское море через Маточкин Шар.

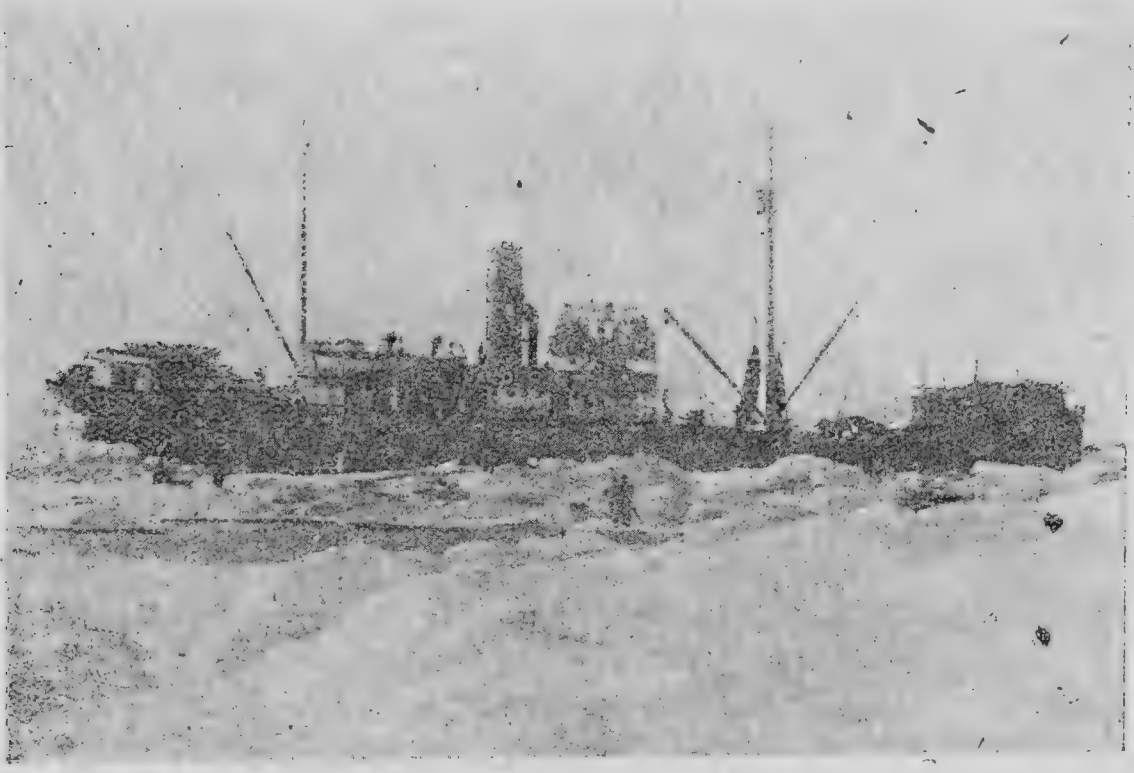
Проведя на о. Диксона неделю в ожидании угольщика, судно экспедиции направилось к Северной Земле, которую и обогнуло с севера, пройдя вдоль ее западных берегов. В широте 81°28′ с. и долготе 96°54′ в. «Сибиряков» обнаружил южную кромку полярного пака и повернул сперва на восток, а затем на юго-восток. Встретившись снова со льдами, ледокол стал форсировать их и 18 августа вышел на чистую воду у входа в фьорд Матусевича.

Следуя далее по полосе чистой воды вдоль берега Северной Земли, «Сибиряков» снова вошел во льды и, борясь с ними, медленно продвигался на юг. В этой части пути судном была потеряна лопасть винта.

Через три недели после выхода из Архангельска экспедиция уже находилась недалеко от о-ва Малый Таймыр. Далее на восток простирались сплошные ледяные поля. Пришлось изменить первоначальный план похода к северным берегам Ново-Сибирских островов и направиться на юго-восток. В ночь с 26 на 27 августа «Сибиряков» вошел в бухту Тикси, где погрузил на борт уголь, доставленный туда на барже. В бухте Тикси находилось несколько речных пароходов, которые должны были доставить в устье Колымы ледокол «Литке». Однако, трудно-проходимые льды у северных берегов Чукотского полуострова задержали «Литке», и потому «Сибиряков» сам выполнил задачу по буксировке пароходов до мыса Медвежьего.

Переход от устья Лены до о-ва Ляховского, где находится геофизическая станция, был совершен при тихой погоде и полном отсутствии льдов. Первые редкие льды были встречены только

у Медвежьих островов. Но вскоре положение изменилось. В районе Чаунской губы экспедиция встретила тяжелый лед, забивший все пространство вдоль Чукотских берегов до Берингова пролива. Отдельные льдины сидели в воде на 10—12 м, а средняя толщина ледяного покрова достигала 4—5 м. Следуя вдоль берега, «Сибиряков» 8 сентября достиг мыса Северного, а через



Ледокол «Сибиряков» во время аварии.

два дня подошел к о-ву Колючину, где повредил себе лопасти винта. При осмотре оказалось, что одной лопасти вовсе нет, от остальных же трех сохранились только отдельные куски.

Началась тяжелая работа по постановке запасных лопастей, для чего надо было загрузить ледокол носом, чтобы корма поднялась выше и винт показался из воды. Все участники экспедиции были привлечены к этой работе и в течение нескольких дней перегрузили из кормовой части «Сибирякова» в носовую его часть 400 тонн угля и весь запас продовольствия. 16 сентября ледокол снова двинулся на восток. Но на следующий же день произошла авария: в машине сломался упорный

подшипник, а 18 сентября около о-ва Идлидля «Сибиряков» потерял конец гребного вала с насаженным на него винтом. Дальнейшее самостоятельное продвижение к Берингову проливу оказалось невозможным.

К этому времени экспедиция находилась в дрейфующих тяжелых льдах, которые и увлекли с собою ледокол. Описывая многочисленные зигзаги и петли, под действием течения и ветров, «Сибиряков» был вынесен 27 сентября к востоку от мыса Сердце-Камень, где лед был более разреженным. По приказу капитана были поставлены самодельные паруса из судовых брезентов и, пользуясь попутным ветром и благоприятным течением, ледокол стал медленно продвигаться вперед в восточном направлении. Иногда для ускорения движения приходилось забрасывать ледовые якоря и подтягиваться потом лебедкой. Иногда взрывали аммоналом чересчур неподатливый лед.

Так или иначе «Сибиряков» 1 октября благополучно вышел на чистую воду, несколько восточнее мыса Дежнева. В тот же день на помощь экспедиции подошел тральщик «Уссуриец», под командой капитана Кострубова, и взял ледокол на буксир.

Зайдя по пути в бухту Провидения и в бухту Глубокую, «Уссуриец» с «Сибиряковым» на буксире прибыли в Петропавловск на Камчатке, а затем ледокол был доставлен для ремонта в японский порт Иокогаму, куда пятьдесят лет тому назад заходила и «Вега» Норденшельда при своем триумфальном возвращении домой. «Сибиряков» прошел из европейских вод в Тихий океан тем же путем, что и «Вега», но совершил свое плавание в один навигационный сезон. В этом отношении «Сибиряков» бесспорно является первым и единственным судном в мире, которое прошло северовосточным морским путем в такой короткий срок. Не случись аварии, не потеряй ледокол винта, и «Сибиряков», наверное вышел бы в Тихий океан на три недели раньше, потратив на плавание от Архангельска до Берингова пролива всего 40—45 дней, из которых «ходовых» было еще того меньше.

Последствия ледового дрейфа «Сибирякова» могли оказаться гораздо более тяжелыми, если бы к моменту аварии ледокол не успел войти в те воды, где начинается течение, идущее по направлению к Берингову проливу. Ведь немного севернее этой

области находится то течение, которое несло на запад «Жанетту» Де-Лонга и нансеновский «Фрам».

Поход «Сибирякова» явился прекрасным экзаменом для советских полярников и лучшей иллюстрацией работы наших исследователей за минувшие пятнадцать лет. От небольших экспедиций, изучавших главным образом вопросы промыслового характера и работавших пока только в водах Мурманского побережья, Белого моря и Чешской губы, наши полярники перешли затем к более подробному изучению советского сектора Арктики, и уже к 1927 году в активе советского полярного исследования насчитывается ряд солидных достижений. В плавание уже выходят не маленькие моторно-парусные боты, а ледокольные пароходы. Советские полярные исследователи начинают приобретать вполне заслуженную мировую известность. После похода «Красина», после огромной самоотверженной работы наших зимовщиков на о. Врангеля, Ново-Сибирских островах, Новой Земле, Земле Франца-Иосифа и Северной Земле было вполне логично, что плавание «Сибирякова» подвело, так сказать, итог всей пятнадцатилетней работе советского исследования Арктики.

«Нет таких крепостей, которых не могли бы взять большевистская смелость и организованность» (из телеграммы тт. Сталина, Ворошилова, Молотова и Янсона команде «Сибирякова»). «Крепость», взятая «Сибиряковым», является первым практическим шагом к разрешению важнейшей проблемы установления регулярного сообщения между Атлантическим и Тихим океанами северовосточным проходом, что будет иметь исключительное значение для экономического и культурного развития самых отдаленных северных окраин СССР, поскольку они окажутся сравнительно легко доступными для освоения. Великий северный морской путь свяжет наши далекие окраины со многими промышленными центрами нашей страны и обеспечит выход в море Сибири и Якутии.

Мы не можем, к сожалению, за недостатком места остановиться здесь на описании ряда наших полярных экспедиций последних двух лет. Ограничиваться же простым их перечислением было бы недостаточно. Поэтому мы вынуждены на этом

и закончить свое изложение в надежде, что в ближайшее время советским экспедициям в Арктику будет посвящен особый труд. Равным образом мы не касаемся в своем обзоре и работ по проведению 2-го Международного полярного года (1 августа 1932—31 июля 1933), так как эти темы потребовали бы отдельной главы. [1]

Нам остается лишь сказать, что новые методы полярных исследований только начинают входить в жизнь и мы несомненно будем еще свидетелями изумительных, непостижимых воздушных экспедиций, которые не оставят ни единого не исследованного уголка ни на северном, ни на южном полушариях нашей планеты. Правда, природа продолжает ревниво охранять свои тайны, и даже Бэрду не удалось нанести ей решительного удара в южном полушарии, где были умело скомбинированы и сосредоточены все средства, все достижения современной техники полярных путешествий вообще и авиации в частности. Но Международное общество изучения Арктики при помощи воздушных аппаратов только еще начало свою работу. Нет никаких сомнений, что работа эта в самом скором времени даст блестящие результаты и послужит пополнению современного знания не только в области чисто географических исследований но и в области самых разнообразных научных вопросов и дисциплин.

XXIX. ИССЛЕДОВАНИЕ АНТАРКТИКИ

Мы умышленно уделили столько места истории путешествий в северных полярных и приполярных областях и оставили почти без упоминания экспедиции в южное полушарие. Наша работа построена,—конечно, при соблюдении должных пропорций и с учетом исторических перспектив,—под углом рассмотрения в первую очередь русских и затем советских полярных экспедиций, и так как все наши интересы тяготели и тяготеют к северному полушарию, то вполне естественно, что оно и заняло главным образом наше внимание. Мы не ставили себе за-

[1] Напомним читателю, что в нашей серии «Полярная библиотека» уже имеется книжка В. Ю. Визе «Международный Полярный Год», выпущенная в 1932 г.

дачей изложить историю всех без исключения полярных экспедиций, не задавались и целью исчерпать всю эту необъятную тему до конца. Такая задача не под силу никому при том ограниченном месте, которым мы располагаем. Поневоле пришлось пропустить историю некоторых путешествий, умолчать о многих менее известных и не давших особенных результатов, оставить без рассмотрения часть экспедиций новейшего времени (отчасти они были уже подробно освещены в другом месте, отчасти их результаты еще не опубликованы) и оставить историю исследования Антарктики под конец, уделив ей при этом самое ограниченное место.

В начале нашей книжки мы упоминали, что первая антарктическая земля, Южная Георгия, была открыта еще в 1501 г. Америго Веспуччи. Это открытие прошло незамеченным и через 174 года Ю. Георгию снова открывает в 1675 г. Антонио-Де-ля-Роше. Однако и на этот раз сообщение Де-ля-Роше не пробудило ни в ком никакого интереса. Мы рассказывали уже в своем месте, чем объяснялось такое равнодушие к южным приполярным областям. Спустя 65 лет, француз Бувэ открывает группу островов, названную потом его именем, а ныне перешедшую к Норвегии. Стремления к захвату заморских колоний так велики у капиталистического мира, что даже маленькая Норвегия не устояла перед соблазном. Правда, пустынный остров Бувэ сам по себе представляет очень небольшую ценность, и Норвегия воспользовалась им, как равно и областью около острова Петра I, открытого Беллинсгаузеном в 1821 г. как базой для своей китоловной флотилии. Такая база ей была нужна уже давно, потому что в Южном Ледовитом океане промышляет китов масса норвежских судов, от простого китобоя до организованной по последнему слову техники плавучей салотопки. Эти промышленники снабжают первоклассным сырьем все фабрики маргарина по всему миру.

Затем в южных водах совершали плавания Дюфрен и Кергулэн, но лишь Кук положил начало серьезному изучению Антарктики. Во время своего второго кругосветного плавания в 1772—1775 гг. он доходил до 71° 10′ ю. ш. и доказал, что вокруг Южного полюса не существует большого материка. Все

значительные земельные пространства должны целиком лежать в пределах Южного полярного круга. По возвращении в Англию, Кук сообщил о встреченных им трудностях, и это мало способствовало организации экспедиций в южные полярные воды. Начало XIX ст. явилось эпохой нового расцвета северных полярных экспедиций, что надолго привлекло все интересы к северному полушарию. К тому же северные приполярные области были богаты китами и морским зверем, а мы знаем, что экономические интересы—возможность практического использования полярных и приполярных областей—неизменно гонят путешественников в опасные экспедиции. Лишь с уменьшением количества китов и морского зверя в северных водах начались плавания на юг. В 1819 г. английский китолов капитан Смит был занесен на Новые Южно-Шетландские острова, с какового времени и можно считать начало открытия настоящей Антарктики. В 1820-1821 гг. русская кругосветная экспедиция Ф. Ф. Беллингсгаузена на судне «Надежда» трижды пересекала Южный полярный круг, доходила до 69° ю. ш. и открыла остров Петра I и Берег Александра I. Беллингсгаузен совершил кругосветное плавание в самых южных широтах, позднее повторенное «Фрамом» во время экспедиции Амундсена 1910—1912 гг., и установил возможность плавания в море Росса. Несколько позже Джемс Веддель прошел на промысловом судне до 74° ю. ш., а вслед за ним Джон Биско совершил кругосветное плавание в южных приполярных водах. Затем наступает период расцвета в исследовании Антарктики, повторившийся потом через шестьдесят лет. В 1838—1843 гг. в Антарктику отправляются три экспедиции: первая—американская, из пяти судов под начальством Чарльза Уилкса, вторая—французская, из двух корветов под командой знаменитого Дюмон-Дюрвиля, и третья—английская в составе «Террора» и «Эребуса», погибших потом у острова Бичи во время несчастной экспедиции Франклина. Английской экспедицией командовал Джемс Росс, блестяще проведший свое плавание и открывший Землю Виктории и огромный залив, врезывающийся в материк и названный позднее морем Росса. Кроме того, Росс открыл отвесную ледяную стену, поднимавшуюся на 50 *м* в высоту

и тянувшуюся в обе стороны на огромное расстояние. В этой стене, называемой теперь «ледяным барьером», Росс не нашел прохода и потому не мог продвинуться дальше на юг (морем) и отыскать местонахождение Южного магнитного полюса, подобно тому как в 1831 г. им был открыт Северный магнитный полюс. Наибольшая достигнутая им южная широта была 78°11′ при склонении магнитной стрелки на 89°. На основании экспедиции Росса и его предшественников удалось установить, что южный материк лежит между Южной Америкой, Африкой и Австралией и покрыт мощным пластом льда. Оставалось теперь установить, соединяются ли между собой отдельные части этого материка. Но решение этой задачи было отложено на многие десятилетия, главным образом потому, что все внимание исследователей было отвлечено к северному полушарию, где многочисленные экспедиции разыскивали Франклина. Лишь со времени плавания норвежца Ларсена на судне «Язон» начинают снова интересоваться Антарктикой и в 1893—1894 гг. открывают там Землю короля Оскара. Роль, сыгранная Парри в северном полушарии, достается в южном молодому норвежцу Карстену Боркгревинку, который первый высадился на южный полярный материк и произвел здесь ряд научных исследований. В 1898 г. Боркгревинк добровольно, как когда-то Парри, остался на зимовку у Мыса Адер, на первую зимовку, проведенную на южном материке. Во время санных экспедиций он точно установил местонахождение Южного магнитного полюса. С 1895 г. на Лондонском географическом конгрессе было решено поделить Антарктику на секторы и вести ее исследование систематически. За короткий промежуток времени на юг уходят пять экспедиций для изучения Земли Виктории и Земли Веддела (Англия и Шотландия), Земли Эндерби (Германия) и Западной Антарктики (Швеция). В 1897—1898 гг. в этих водах работает бельгийская экспедиция Адриена-де-Герлаха на «Бельгике», где участвовали также Амундсен и доктор Кук. В это же примерно время на Земле Грэма зимует французская экспедиция Шарко. Английская, шведская и немецкая экспедиции приступили к своим работам в начале 1902 г. Наибольшие результаты дала английская экспедиция на «Дисковери» под на-

чальством Скотта, который провел две зимы на Земле Виктории, доходил до 82°17, ю. ш. и совершил во время зимовок 17 санных поездок, приведших к очень важным открытиям. В июле 1907 г. из Англии отправляется в южные полярные воды новая экспедиция под начальством Эрнеста Шекльтона. Путешественники высадились на Земле королевы Виктории после неудачной попытки высадиться на Земле короля Эдуарда и совершили длительную санную поездку вглубь ледяных пустынь, поднявшись на плоскогорье, лежащее на 2 200 *м* над уровнем моря, где было подтверждено местонахождение Южного магнитного полюса.

Р. Скотт и его спутники у южного полюса.

Сам Шекльтон в страшный мороз, испытывая ужаснейшие лишения, дошел 9 января 1909 г. до 88° 23′ ю. ш., т. е. был всего в 178 *км* расстояния от Южного полюса. Но от дальнейшего пути пришлось отказаться. Новая попытка дойти до полюса была сделана в 1910—1912 гг. Робертом Скоттом, но его опередил Руал Амундсен, водрузивший 14 декабря 1911 г. норвежский флаг на крайней южной точке земного шара. Спустя месяц 17 января 1912 г. до полюса дошел и Скотт, погибший на обратном пути с четырьмя своими спутниками в 19 *км* от склада провианта и топлива. Через 8 месяцев трупы троих

погибших, в том числе самого Скотта, были найдены другими участниками экспедиции, при чем в маленькой сумке, лежавшей под рукой Скотта, оказались его ценные дневники и записи. В 1914 г. Шекльтон снова отправился в Антарктику, но потерял свое судно во льдах, не дойдя еще до земли. С большими трудностями участникам экспедиции удалось спастись на Южные Шетландские острова. Неудача не остановила Шекльтона и он снарядил новую экспедицию, но умер по дороге от разрыва сердца. В 1928—1929 гг. в Антарктике совершают по-

Лагерь Р. Амундсена на пути к южному полюсу.

леты Уилкинс с Эйельсоном и наносят на карту те области в которые невозможно было бы проникнуть иным путем, кроме воздушного. В 1929—1930 гг. в Антарктике работала экспедиция Бэрда, известного по своему полету к полюсу и перелету через Атлантический океан, снаряженная и оборудованная по последнему слову техники и науки. Достаточно сказать, что в базе Бэрда был построен целый городок, ангар для аэропланов, электрическая станция и, конечно, радиостанция, при помощи которой участники экспедиции ежедневно сносились с внешним миром. Мы еще не знаем всех подробностей о работах Бэрда, но, во всяком случае, известно, что он побывал на Южном полюсе и что великолепное оборудование экспедиции все-таки не спасло ее от тяжелых невзгод и лишений.

Вслед за Бэрдом в воды Южного ледовитого океана направился другой, не менее знаменитый полярный летчик норвежец Рисер-Ларсен, участник полетов Амундсена. Как известно, только благодаря изумительному пилотажу Рисер-Ларсена смелым исследователям удалось спастись, когда они поднимались с поверхности льдов на аппарате Дорнье-Валь «N 25». Тот же Рисер-Ларсен оказался выдающимся аэронавигатором, приведя дирижабль Амундсена «Норвегию» к месту благополучной посадки в Теллере.

Первая антарктическая экспедиция Рисер-Ларсена, начавшаяся в конце 1929 г. в Южной Георгии, закончилась весной 1930 г.

Осенью того же года Рисер-Ларсен снова отправился в южные полярные воды, где опять совершил ряд удачных полетов в зимние месяцы 1930—31 гг. Другими словами Рисер-Ларсен провел в Антарктике два летних сезона (наши зимы). За это время он обследовал обширные, неизвестные ранее пространства, засняв и положив на карту три новых Земли: королевы Мод, принцессы Марты и принцессы Рагнхильд.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Наша тема так велика и всеобъемлюща, что ее не исчерпать в тесных пределах этой книжки. Многие путешествия последнего времени заслуживают отдельного описания и многие работы, посвященные им, уже вышли в свет и имеются на русском языке. Наши советские экспедиции 1929—1932 гг. еще не могут быть подробно описаны за отсутствием достаточного материала, газетные же и журнальные сведения о них не дают возможности составить себе полное представление об объеме произведенных работ и их ценности. Мы знаем, что в предлагаемой вниманию читателя нашей книжке есть много пробелов, промахов и, может быть, даже досадных ошибок, и потому не хотим преумножать их, доверившись еще сырому материалу. Но сознание нужности и своевременности такой, хотя бы и очень неполной, истории географических исследований полярных областей, главным образом нашего полушария, позволяет нам выразить надежду, что читатель найдет в нашей книжке много нового для себя и что она пробудит в нашей молодежи как интерес к такой литературе, так и стремление к дальнейшим исследованиям, для которых непочатый край в СССР.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ УКАЗАТЕЛЬ

ГЛАВНЕЙШЕЙ ЛИТЕРАТУРЫ ПО ИССЛЕДОВАНИЮ ПОЛЯРНЫХ СТРАН НА РУССКОМ ЯЗЫКЕ

(Составил А. Ф. Шидловский)

ОБЩИЕ СОЧИНЕНИЯ ПО ИСТОРИИ ПОЛЯРНЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ

Берх, Василий. Хронологическая история всех путешествий в северные полярные страны, с присовокуплением обозрения физических свойств того края. 2 ч. Спб., 1821—1823; ч. I, [1821], (11 н. + 246 + 1 н.); ч. II [1823], (III + 210 + II), с 11 л. черт. и рис. и 2 карт.

Гельвальд, Ф. В области вечного льда. История путешествий к Северному полюсу с древнейших времен до настоящего. Спб., изд. кн. маг. «Нового Времени», 1881, (VI + 880), с рис. и карт. в т., 8 карт. и 26 рис. на отд. л.

Гассерт, К., проф. Исследование полярных стран. Перев. под ред. Г. Н. Таньфильева. С 2 карт. Одесса, изд. «Mathesis», 1912, (2 н. + 206 + 2 н.).

Рабо, Ш. и П. Виттенбург. Полярные страны. 1914—1924 гг. С картой полярных экспедиций в Сев. Ледов. океане с 1914 по 1924 г., сост. А. М. Лавровым. Л., ред.-изд. отд. Мор. Вед., 1924. (XV + 182 + 1 н.) с 8 табл. и 27 рис. в т.

Александровский, А. и Н. Матвеева. Борьба за полюсы земли. От Нансена до наших дней. Популярные очерки. Л., изд-во «Красная газета», 1928, (118), с 30 илл. и 2 карт. в т.

Эббель, Б. и Н. Войтинская. На Север! История полярных экспедиций от давних времен до наших дней. Л., из-во «Красная газета», 1929, (232 + 2 н.), с рис. в т.

Лебеденко, А. и Д. Южин. Осада полюса. М.-Л., ГИЗ, 1929, (358 + + 2 н.), с илл., порт. и карт.

Лебедев, А. И. К ледяному сердцу Арктики. Путешествия на далекий север (с XVI в.). М.-Л., «Молодая Гвардия», 1929, (X + 320 + 2 н.), с 35 рис. и 6 карт.

Пименова, Э. К. Завоевание полюсов. Л., из-во Брокгауз и Эфрон, 1930, (240), с порт. и илл.

Альман, Аксель. Борьба за Северный и Южный полюс. Перевод М. П. и М. А. Дьяконовых по датскому изданию, проредактированному полярным исследователем Петером Фрейкеном. Л., из-во «Красная газета», 1930 16°, (242).

Островский, Б. Г. Советская Арктика. С предисл. В. Ю. Визе. Л., Лг. обл. из-во, 1931, 16°, (168), с рис. в т.

Дьяконов, М. А. Путешествия в полярные страны. Очерк из истории географических открытий. Л., Лг. обл. из-во, 1931, прилож. к журн. «Вестник Знания», вып. 5.

Лебеденко, А. [Г.] и Д. Южин. Осада полюса. (Полярные экспедиции и путешествия). Изд. 2-е. М.-Л., ОГИЗ «Молодая Гвардия», 1931, (312+4 н.); с илл.

Визе, В. Ю. Международный полярный год. М.-Л., ОГИЗ «Молодая Гвардия», 1931 (94), с рис. и карт.

Визе, В. Ю. Международный полярный год. 2-е изд. Л., из-во Всесоюзн. Аркт. инст., 1932, (76), с рис. и карт.

ШПИЦБЕРГЕН (СВАЛЬБАРД)

Коротнев, А. А., проф. Поездка на Шпицберген. С 10 рис. в т. и 4 рис. на отд. л.—Киевские универ. изв., 1898, № 12, (1—84); то же, отд. отт. Киев, 1898 (11—84).

Шульц, подполк. Отчет шведско-русской экспедиции 1898 г. на архипелаг Шпицберген. СПб., 1899, (39), с 3 л. чертеж. и картой.

Чернышев, Ф. Н. О ходе работ по градусным измерениям на островах Шпицбергена в 1899—1900 гг.—Изв. Акад. Н., т. XIV, СПб., 1901, № 3. (255 — 285); № 4 (351 — 379); то же, отд. отт. СПб. 1900, (52).

Гёбель, Г. Грумант (Шпицберген — потерянное русское владение. — Русск. Судох., 1908, № 9, (27—47); № 10, (72—90).

Шидловский, А. Ф. Шпицберген в русской истории и литературе, Краткий исторический очерк русских плаваний и промыслов на Шпицбергене и подробный указатель литературы и архивных дел относящихся к этим вопросам. СПб., изд. Гл. гидр. упр., 1912, (III+64).—«Зап. по Гидр.», вып. 3, СПб., 1912, прил.

Самойлович, Р. Л. Остров Шпицберген и первая русская научно-промышленная экспедиция.—Изв. Арх. общ. изуч. Русск. сев., 1913, №№ 4—6.

Васильев, А. С. На Шпицберген и по Шпицбергену во время градусного измерения. Наблюдения, путешествия и заметки. С картой и 20 фотогр. Одесса, 1915, (IX+141). Отд. отт. из «Зап. Новорасс. общ. естеств.», т. 39.

Сабанин, А. В. Россия и Шпицберген. (Опыт исторического исследования).—Вестн. Нар. ком. иностр. дел, 1921, № 5—6, (28—53).

Каменноугольная промышленность Груманта (Шпицбергена). Сборник статей Р. Л. Самойловича, В. А. Ададурова и проф. А. Н. Сидорова. Л., Научн.-хим.-техн. из-во, Научн.-тех. упр. ВСНХ, 1927, (118), с 13 рис. и черт. в т.

ВОЗДУШНЫЕ ЭКСПЕДИЦИИ К СЕВЕРНОМУ ПОЛЮСУ

Полет С. Андрэ (1897).

Проект полярного путешествия на воздушном шаре S. A. Andrée. Перев. со шведского А. Филиппова.—Метеорол. Вестн., 1895, № 11, (377—393).

К Северному полюсу на воздушном шаре. Проект Андре, с историческим очерком и таблицей рисунков. СПб., 1896, (42).

Гибель экспедиции Андрэ. На «Орле» к полюсу. Перев. М. П. и М. А. Дьяконовых с норвежского издания. С послесловием проф. Р. Л. Самойловича. Л.-М., ГИЗ, 1931, (270+2 н.), с порт. и илл. на отд. л.

Полет, гибель и спасение некоторых участников экспедиции на дирижабле «Италия» (1928).

Самойлович, Р. Л. Первый поход «Красина». С пред. т. Ораса. М., из-во «Осоавиахим», 1928, 16°, (30), с портр.

Южин, Д. Е. С «Красиным» на спасение «Италии». Л., «Красная Газета», 1928, (184+2 н.), с илл.

Гарри, А. [Н.]. Льды и люди. (Поход «Малыгина»). М., «Огонек», 1928, (48).

Геко, Юрий. 56 дней. Гибель дирижабля «Италия». (Дневник). [Л.], «Прибой», 1928, (278), с илл.

Бегунек, Франц. 7 недель в полярных льдах. Перев. И. Янзона под ред. и пред. А. Лебеденко. Л., «Красная Газета», 1928, 16°, (94), с илл.

Воронцова, Л. А. В ледяных просторах. Подвиг ледокола «Красина». М., ГИЗ «Батрак», 1928, (24).

Виттенбург, П. В. В поисках Амундсена. Л., «Красная Газета» 1928, 16°, (30), с 1 вкл. л. карт.

Львов, В. Е. Завоевание ледяных пустынь. Л., из-во П. П. Сойкина, 1928, (64), с 23 рис. в т.

Южин, Д. Е. С «Красиным» на спасение «Италии». 2-е изд. Л., из-во «Красная Газета», 1929, (184+2 н.), с илл., портр. и карт.

Розанов, А. Красные звезды во льдах. (Описание похода ледоколов «Красина» и «Малыгина»). М.-Л., ГИЗ, 1929, (53), с илл., портр. и карт.

Научные результаты экспедиции на ледоколе «Малыгин» в Баренцовом море летом 1928 года. Под ред. В. Ю. Визе. М., из-во Научн.-техн. упр. ВСНХ СССР, 1929, (111+2 н.), с 37 рис. в т. и на отд. л.

Поход «Малыгина». Сборник статей участников экспедиции. Под ред. А. Яковлева. М.-Л. «Земля и фабрика», 1929, (276+3 н.), с илл., портр., карт. и план.

Том, А. Под красной звездой. (На «Красине»). Пред. Б. Чухновского, М.-Л., «Московский Рабочий», 1929, (206+2 н.), с илл. и портр.

Шпанов, Н. Н. Во льды за «Италией». (Экспедиция на ледоколе «Красин»). Вступит. ст. Б. Г. Чухновского. М.-Л., из-во «Молодая Гвардия», 1929, (222+2 н.), с илл., карт. и схем., 21 вкл. л. илл., портр. и карт.

Воронцова, Любовь. На 81° северной широты. Записки участника экспедиции «Красина». С пред. И. М. Иванова. Л., из-во «Красная Газета», 1929, (80), с рис. и карт. в т.

Островский, З. Над вечными льдами. Рассказы летчика М. Бабушкина, записанные на «Малыгине» Л.-М., ГИЗ, 1929, (118+2 н.), с илл., порт. и карт., 1 вкл. л. карт.

Записки о необыкновенном. Из дневников журналистов участников похода «Красина» и «Малыгина». Под ред. А. Яковлева. М.-Л., ГИЗ, 1929, (189), с илл.

Суханов, Вал. Затертые во льдах. Записки журналиста на «Красине». [Л], «Прибой», 1929, (235), с илл.

Самойлович, Р. Л. Во льдах Арктики. Поход «Красина» летом 1928 г. Л., «Прибой», 1930, (360), с илл., портр., чертеж. и карт., 5 вкл. л. и карт. в 2 краски.

Поход «Красина». Сборник статей участников экспедиции. Под ред. Р. Л. Самойловича. М., изд. «Земля и Фабрика», 1930, (242+1 н.), с 8 л. рис. в конце книги.

ЗЕМЛЯ ФРАНЦА-ИОСИФА

К Северному полюсу. Первая итальянская полярная экспедиция под начальством герцога Абруццкого в 1899—1900 гг. Перев. с нем. М. Волошиновой. СПб., «Библиотека Всходов», 1909, 16°, (143), с 21 рис. в т.

Альбанов, В. И. На юг к Земле Франца-Иосифа. Поход штурмана В. И. Альбанова по льду со шхуны «Св. Анна» экспедиции лейт. Г. А. Брусилова. С очерком экспедиции лейт. Г. А. Брусилова, сост. Л. Л. Брейтфусом. С рис. в т. и 4 карт. Пг., 1917, (194).—Зап. по гидр., т. 41, II, 1917, прилож.

Альбанов, В. Между жизнью и смертью (дневник участника экспедиции Брусилова). Берлин, книгоиздат. «Слово», 1925, (203), с кратк. очерком Л. Брейтфуса и 2 карт.

Альбанов, В. Между жизнью и смертью. Дневник участника экспедиции Брусилова. Предисловие Н. В. Пинегина. М.-Л., ГИЗ, 1926, (103+1 н.).

Евгенов, Н. И. Ледокольный пароход «Георгий Седов» в поисковых экспедициях 1928 года. Научные работы экспедиции на ледоколе «Малыгин» в Баренцовом море летом 1928 г., под ред. В. Ю. Визе. М., 1929, (96—111+1 н.), с картой.

Визе, В. Ю. На Землю Франца-Иосифа. М.-Л., «Земля и Фабрика», 1930, (175+1 н.), с 12 табл. и карт. на отд. л.

Громов, Б. Поход «Седова». Экспедиция «Седова» на Землю Франца-Иосифа в 1929 г. М., «Молодая Гвардия», 1930, (85+2 н.), с 8 табл. рис. на отд. л. и картой.

Экслер, И. У края земли. Арктический поход «Седова». Предисловие О. Ю. Шмидта. М., из-во «Федерация», 1930, 16°, (166+1 н.) с 17 рис. на отд. л. и 1 карт.

Экслер, И. Страна ледяная. Советская экспедиция на Землю Франца-Иосифа. М., «Работник Просвещения», 1930, (52), с рис. в т. Читальня советской школы. 22. Вторая ступень.

Земля Франца-Иосифа. М., Гос. тех. из-во, 1930, (93), с картой.—Труды Инст. по изуч. Севера, вып. 47.

Научные результаты экспедиции на Землю Франца-Иосифа летом 1929 г. Сборник статей под ред. В. Ю. Визе.—Труды Инст. по изуч. Севера, вып. 49, М., Гос. тех. из-во, 1931, (177+1 н.), с рис. и карт. в т.

НОВАЯ ЗЕМЛЯ

Козакевич, Павел. Обзор плаваний к берегам Новой Земли.—Морской Сборник, 1873, № 1, неоф., (33—61), с 3 меркат. картами.

Обзор плаваний к берегам Новой Земли. Из журнала Петермана. Перев. Александр. Вльцн, с прим. Павла Козакевича.—Морской Сборник, 1873, № 2, неоф., (99—137), с 1 карт.

Материалы по исследованию Новой Земли. 2 вып. Под. ред. И. В. Сосновского. СПб., Гл. упр. З. и З., 1910—1911. Вып. I, СПб., 1910-(2 н.+VIII+123), с 33 автотип. и 4 карт.; прилож.: А. Ф. Шидлов, ский. Новая Земля. Указатель отд. трудов, статей и заметок русских ученых, путешественников и писателей. (60). Вып. II, СПб. 1911. (IV+230+1 н.), с 74 автотип. и 4 карт.

Башмаков, П. М. Первые исследователи Новой Земли. В память истечения ста лет со дня гидрографических работ П. К. Пахтусова.—Зап. по гидр., вып. 45, Пг., 1922, прилож., (1—109+1 н.), с 2 карт.

Матусевич, Н. Н. и А. В. Соколов. Новая Земля. Вологда, «Северный печатник», 1929, (101), с илл. и картой.

Плавание Ф. Розмыслова (1768—1769)

Извлечение из журнала штурмана Розмыслова, зимовавшего на Новой Земле в 1768 г.—Зап. Гос. Адмир. д-та, ч. 4, СПб., 1820, (379—391).

Чулков, Н. Экспедиция на Новую Землю под начальством Розмыслова в 1768—1769 гг. [по архивному делу].—Арханг. Губ. Вед., 1898, №№ 45, 46, 48, 51 и 79; то же, отд. отт. Архангельск, 1898, 16°, (55)

Плавание Поспелова и Лудлова (1806)

[Берх, В. Н.]. Известие о путешествии, предпринятом в 1806 г. на Новую Землю, на иждивение государственного канцлера Н. П. Румянцева.—Сын Отеч., ч. 19, СПб., 1818, № 45, (289—304).

Экспедиции Ф. П. Литке (1821—1824)

[Литке, Ф. П.]. Четырехкратное путешествие в Север. Ледовитый океан совершенное на военном бриге «Новая Земля» в 1821—1824 гг., флота кап.-лейт. Федором Литке, с присовокуплением путешествий лейт. Демидова в Белое море и штурмана Иванова на реку Печору. 2 ч. СПб., 1823, 4°, с 34 л. карт и видов. Ч. I (1 н.+111+321+2 н.); ч. II, (2 н.+251+1 н.).

Экспедиция Пахтусова (1832—1835)

[Рейнеке, М.]. Экспедиция подпоручика Пахтусова для описи восточного берега Новой Земли, в 1832 и 1833 гг.—Зап. Гидрогр. д-та, ч. I, СПб., 1842, (1—246), с 2 карт.

[Рейнеке, М.]. Вторая экспедиция подпоручика Пахтусова по восточному берегу Новой Земли в 1834—1835 гг.—Зап. Гидрогр. д-та ч. II, СПб., 1844, (1—163), с картою.

Экспедиция Бэра, Цивольки и Моисеева (1837—1839)

Экспедиция в Новую Землю и Лапландию. (Из донесения, чит. акад. Бэром в засед. Акад. Н. 3 ноября 1837 г.).—Журн. М-ва нар. просв.; 1838, ч. 17, (677—694); ч. 18, (405—413).

[Рейнеке, М.]. Плавание прапорщика Цивольки с акад. Бэром к Новой Земле в 1837 г.—Зап. Гидрогр. д-та, ч. III, СПб., 1845, (1—20).

[Рейнеке, М.]. Плавание прапорщиков корпуса флотских штурманов Цивольки и Моисеева к Новой Земле в 1838 и 1839 годах.—Зап. Гидрогр. д-та, ч. III, СПб., 1845, (21—155), с 3 карт.

Поездка и пребывание Тягина на Новой Земле (1878—1879)

Поездка Тягина на Новую Землю.—Изв. Русск. геогр. общ., т. 15, СПб. 1879, вып. 3, Мелк. изв., (225—230).

Полярная экспедиция Русского географического общества (1882—1883)

Гриневецкий, Л. Ф. Поперек Новой Земли.—Изв. Русск. геогр. общ., т. 19, СПб., 1883, вып. 4, (265—291).

Кривошея, Н. Новая Земля. Путевые заметки из полярной экспедиции 1882—1883 гг.—Вестн. Европы, 1886, кн. 7, (75—125); кн. 8, (469—514).

Экспедиция Ф. Н. Чернышева (1895)

Чернышев, Ф. Н. Новоземельская экспедиция 1895 года. С картой.—Изв. Русск. геогр. общ., т. 32, СПб., 1896, вып. 1, (1—26).

Кондратьев, А. Экспедиция на Новую Землю летом 1895 года.—Изв. Русск. астрон. общ., СПб., 1906, вып. 5, (214—215).

Экспедиция Академии Наук (1896).

Голицын, Б. Общий обзор деятельности экспедиции [Академии Наук на Новую Землю в 1896 г.]. Отчет об экспедиции Акад. Н. на Новую Землю летом 1896 г., СПб., 1898, (3—78), с 8 фотоп. на отд. л.

Экспедиция В. А. Русанова (1909—1911)

Обзор деятельности Новоземельской экспедиции 1909 года. С картой и рис. в т. Мат. по иссл. Новой Земли, вып. 1, СПб., 1910, (1—43).

Быков, А. А. За Полярным кругом. Путевые заметки участника Новоземельской правительственной экспедиции 1909 г.—Изв. Арх. общ. изуч. Русск. Сев., 1910, №№ 16, 18—23; 1911, №№ 14, 17 и 19. (Не окончено).

На «Дмитрии Солунском» вокруг Новой Земли. С 74 автотип. и 2 карт.—Мат. по иссл. Новой Земли, вып. II, СПб., 1911, (1—71); то же, отд. отт. СПб., 1911, (XI+71), с 74 автотип. и 2 карт.

Экспедиция Г. Я. Седова (1910, 1912–1913)

Визе, В. Пересечение Новой Земли под 76° сев. широты.—Изв. Арх. общ. изуч. Русск. Сев., 1917, № 7—8, (304—313); № 9—10, (363—371).

Кушаков, П. Г. Два года во льдах на пути к Северному полюсу с экспедицией ст. лейт. Седова. С предисл. Л. Брейтфуса. С рис. в т. и 2 карт. на отд. л.—Зап. по гидрогр., т. 42, СПб., 1918, (17—108; 235—296; 361—394); т. 43, СПб., 1919, вып. 1, (11—64) и вып. 2, (143—176); тоже, отд. оттиск под тем же заглавием. Ч. I. Со вступит. статьей Л. Л. Брейфуса. Очерк экспедиции Г. Я. Седова. Пг., 1920, (247), с рис. в т.

Седов, Г. Экспедиция по исследованию губы Крестовой на Новой Земле в 1910 году.—Зап. по гидрогр., т. II (53), вып. 1, Пг., 1919, (119—136).

Пинегин, Н. В. В ледяных просторах, Экспедиция Г. Я. Седова к Северному полюсу. Л., ГИЗ, 1924, (272), с 1 портр., 1 цвет. рис. на отд. л. и илл. в т.

Визе, В. Ю. Перевалом через ледниковый покров Новой Земли С карт. на отд. л.—Зап. по гидрогр., т. 49, Л., 1925, (63—74)

Экспедиции Института по изучению Севера, Академии Наук и Арктического института (1921, 1923—1925, 1927, 1930 и 1931).

Самойлович, Р. Л., проф. Работы Института по изуч. Севера на Новой Земле 1921—1925 гг.—Природа, 1926, № 3—4, (63—83), с 1 схем. карт. и 3 рис. в т.

Новая Земля. Экспедиции 1921—1927 гг., под нач. Р. Л. Самойловича. Сборник статей М. А. Виркетис, Н. Н. Гакен, Г. П. Горбунова, М. М. Ермолаева, Р. Л. Самойловича и В. В. Тимонова. — Труды. Инст. по изуч. Севера, вып. 40, М., 1929, (361), с рис. в т. и на отд. л. и 15 карт.

Ушаков, П. В. На Новую Землю! Научно-популярный очерк. (Из. экспедиционного дневника). Л., изд. Гос. Гидролог. инст., 1929, (107+1 н.), 29 л. рис.

Новая Земля. Главнейшие научные результаты Новоземельской геологической экспедиции Акад. Н. СССР в 1925 году.—Труды Геол. инст., I, Л., Акад. Н., 1932, (224).

СЕВЕРО-ВОСТОЧНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ

Норденшельд, А. Е. Экспедиции к устьям Енисея 1875 и 1876 гг., со статьею адъюнкт-проф. зоологии Упсальского университета Г. Тэля, о плавании его по Енисею в 1876 году. СПб., 1880, (198), с 2 карт.

Норденшельд, А. Е. Шведская полярная экспедиция 1878—1879 гг. Открытие северо-восточного прохода. С приложением отчета кап. Ганеса о плавании его от устья Лены до Якутска и карт Мыса Челюскина, порта Диксона и Таймырского пролива. Перев. со шведского. СПб., 1880, (1 н. + 207 + 2 н.).

Норденшельд, А. Е. Путешествие А. Е. Норденшельда вокруг Европы и Азии на пароходе «Вега». Перев. со шведского С. И. Барановского при содействии Э. В. Коринандера. Ч. I. СПб., 1881, (1 н. + + 516 + 2 н.), с рис. и порт. в т. на отд. л. и 5 факсимиле карт.

В этом, единственном на русс. яз. пер. томе вначале излагается история попыток открытия сев.-восточного пути.

Студитский, Ф. История открытия морского пути из Европы в сибирские реки и до Берингова пролива. 2 ч. СПб., 1883, ч. I, (XV + 318); ч. II, (III + 288).

Коринандер, Э. В. В стране льдов и холода. Путешествие бар. А. Е, Норденшельда по Северному ледовитому океану в 1877—1878 гг. (Извлечение). СПб., 1885, (92).

Шокальский, Ю. Морской путь в Сибирь. — Морской Сборник, СПб. 1893, №№ 5—9; то же отд. отт. СПб., 1893, (1 н. + 54), с 1 табл.

Цим и Семенов. Морской путь в р. Енисей. Результаты экспедиции 1893 г.—Морской Сборник, 1894, № 6, (157—164), с картой.

Семенов, В. И. Забытый путь из Европы в Сибирь. Енисейская экспедиция 1893 г. СПб., 1894, (1 н. + 186), с картой; тоже, изд. 2-ое, СПб., 1910, (185), с картой.

Брейтфус, Л. Л. Морской сибирский путь на Дальний Восток. Краткая история плавания Карским морем и Сибирским ледовитым океаном. С картою и 2 табл. СПб., изд. Общ. судох., 1904, (30).

[Полилов]. Северная морская экспедиция Министерства путей сообщения на р. Енисей в 1905 г. СПб., изд. М-ва пут. сообщ., 1906, (94), с картой и 17 рис. на отд. л.

Сибиряков, А. М. О путях сообщения Сибири и морских сообщениях с другими странами. (Гл. 1. О морских сообщениях через Карское море и устье Печоры). СПб., 1907, (IX + 199).

Гебель, Г. К. К вопросу о северном морском пути между океанами Атлантическим и Тихим. — Русск. Судох., 1909, № 6, (78—85); № 7, (53—69); № 9, (18—31); № 10, (54—65); то же отд. отт. СПб., 1909, (49).

Дунин-Горкавич, А. Северный морской путь из Атлантического океана в Тихий океан. — Русск. Судох., 1909, № 2 (54—76); № 6, (19—36); № 7, (38—52); № 8, (90—103); № 10, (40—53).

Шокальский, Ю. Данные об условиях плавания Беринговым морем и далее на запад Сев. ледовитым океаном до устья р. Лены.—Зап. по Гидрогр., вып. 30, СПб., 1909, (261—268).

Житков, Б. Морской торговый путь в Сибирь.—Естеств. и География, 1910, № 5, (39—60).

Вилькицкий, А. Северный морской путь. СПб., 1912, (40), с картой и 8 табл. рис. на отд. л. Прилож. к вып. 35 «Зап. по Гидрогр.», 1912.

Толмачев, И. П. Северный морской путь. — Труды Общ. для сод. русск. пром. и торг., т. 30, СПб., 1912, (217—247).

Лесгафт, Э. Льды Северного ледовитого океана и морской путь из Европы в Сибирь. СПб., изд. Т-ва О. Поповой, 1913, (237 + 1 н.), с 1 л. диаграмм и 3 табл. схем. карт.

Брейтфус, Л. Л. Полярная экспедиция лейтенанта Г. Л. Брусилова на шхуне «Св. Анна». — Изв. Русск. геогр. общ., т. 50, 1914, вып. III—IV, (181—189), с карт. и рис.

Брусилов, Г. Л. Выписка из судового журнала шхуны «Св. Анна». Там же, (193—241), с картой.

Востротин, С. В. Северный морской путь.—Азиатская Россия. СПб., 1914, изд. Переселенческого управл., т. II, (561 - 616), с рис. в т. и 2 карт. на отд. л.

Нансен, Ф. О морском пути в Сибирь. С небольшой вставкой И. Г. Лорис-Меликова.—Изв. Русск. геогр. общ., т. 50, вып. III—IV, Пг., 1914, (117—138); то же, отд. отт. Пг., 1914, (22).

Полярная экспедиция лейтенанта Г. Л. Брусилова на шхуне «Св. Анна». Пг., изд. Гл. гидрогр. упр., 1914, (76), с 2 табл. рис. и 1 картой.— Зап. по Гидр., т. 38, вып. 4, СПб., 1914, прилож.

Руднев, Д. [Д.] и Н. [А]. Кулик. Матерьялы по изучению Северного морского пути из Европы в Обь и Енисей. Пг., 1915, (VI + 127), с карт. и анг. резюме.

В приложении (61—119) дан перечень литературы о Северном морском пути (по 1912 г.) на русск. и иностр. яз. в количестве 767 названий и «картография»—50 №№.

Якушев, Дм. Два года во льдах. Экспедиция лейт. Брусилова. Пг., 1915, 16°(28).

Вихман, А. Морские сообщения Сибири. Северный морской путь. Красноярск, 1919 (37).

Котельников, Д. Северный морской путь. Статистические матерьялы, относящиеся к северному морскому пути, плаванию экспедиций, начиная с XVI ст. по настоящее время, и цифровые данные об экспортных и импортных грузах за последнее время. Омск, 1919, (41).

Васильев, Н. Карская экспедиция. СПб., изд. НКВТ, 1921, (44), с рис. и 2 карт.

Северный морской путь и его значение во внешнем товарообмене Сибири. Под общей редакцией Ф. А. Шольца. Омск. 1921, (67), с картой.

Васильев, В. Н. Северный морской путь. (Краткий исторический очерк).—Сибирск. Огни, Новониколаевск, 1924, № 5, (190—212).

Рыбин, С. А. Северный морской путь из Европы к устьям Оби и Енисея, его экономическое значение для Сибири и степень использования в настоящее время. Под ред. Ф. А. Шольц. Новониколаевск, «Совсибирь», 1924, (88 + 2 н. + 11), с картой и 3 диагр.

Евгенов, Н. Значение Северного морского пути в связи с речным транспортом в экономической жизни севера Восточной Сибири.— Зап. по гидрогр., т. 48, 1924, (5—76).

Визе, В. Ю. Гидрологический очерк моря Лаптевых и Восточно-Сибирского моря.—Мат. Комм. по изуч. Якутск. АССР, вып. 5, Л., 1926, (1 н.+86), с 12 черт. в т.

Боднарский, М. С. Великий северный морской путь. Историко-геогр. очерк открытия сев.-восточного прохода. Прилож.: А. Э. Норденшельд. Вокруг Европы и Азии на пароходе «Вега» в 1878–1880 гг. (В извлечениях). М.-Л., ГИЗ, 1926, (251+3 н.), с 40 рис. в т. и 5 карт.

Гавелка, Ф. И. Северо-восточный морской путь к бассейну Оби-Иртыша. Прага, изд. Общ. сибиряков в ЧСР, 1927, (32).

Климов, Б. П. Великий северный путь. М., Библ. журнала «Искры Науки», 1928 (32), с картой.

Свердруп, Г. У. Плавание на судне «Мод» в водах морей Лаптевых и Восточно-сибирского. С предисл. П. В. Виттенбурга,—Мат. Ком. по изуч. Якутск. АССР, вып. 30, Л., изд. Акад. Н., (LVIII+400), с 17 рис., 31 табл., 4 портр. и 11 карт.

Канторович, В. (В. Викторов). С Карской экспедицией по Северному морскому пути. М.-Л., из-во «Молодая Гвардия», 1930, (205+3 н.) с 35 рис. и картой.

Зингер, Макс. Сквозь льды в Сибирь. Очерки Карской экспедиции 1929 года. М.-Л., «Земля и Фабрика», 1930, (153+7 н.), 8 вкл. л. илл. и порт., пояснительный словарь.

Берман, Л. В новую Мангазею. Л., из-во «Красная Газета», 1930, 16°, (159+2 н.), с рис. в т.

Лавров, А. Северный морской путь. (Море Лаптевых и Восточно-сибирское море.)—Морской сборник, 1931, № 7, (79—95); № 8, (80—93) с карт. и рис. в т.

Норденшельд, Г. Вокруг Азии и Европы. Берлин, из-во С. Ефрон, (174), с портр. рис. и картой.

Плавание Гидрографической экспедиции Северного ледовитого океана из Владивостока по северному побережью Сибири; открытие Северной Земли и других островов Таймырского архипелага; позднейшие его исследования

Старокадомский, Л. д-р. Плавание транспорта «Таймыр» к берегам Таймырского полуострова в 1912 году.– Морской врач, 1913, июль, (383—403), с 3 рис. в т. и 1 карт.

Арбенев, Н. В. В Северном ледовитом океане. От Владивостока до Таймырского полуострова на транспорте «Вайгач» в 1912 г.—Морской Сборник, 1913, № 4 и 5, прилож., (1—68), с 25 илл. в т. и 1 карт.

Д. А. Открытие новых островов в Сибирском ледовитом океане.—Землеведение, М., 1913, кн. 3, (143—153).

Вилькицкий, Б. А., Л. М. Старокадомский и Т. А. Новопашенный. Плавание гидрографической экспедиции Северного ледовитого океана в 1913 году. Владивосток, 1914, (26).

Старокадомский, Л. Открытие новых земель в Северном ледовитом океане. (Плавание гидрографической экспедиции С. лед. океана в 1913 году).—Морской Сборник, 1915, № 1, (1—51); № 2, (1—22), с 26 рис. и картой; тоже отд. отт. Пг., 1915, (72), с 26 рис. и 1 карт.

Аргольд, Э. Обзор плавания транспорта «Вайгач» в Сев. Ледовитом океане в 1913 году.—Морской врач, 1915, № 1, (8—46), с картой и 10 рис. на отд. л.

Аргольд, Э. Е. Краткий обзор плавания и зимовки в Сев. ледовитом океане транспорта «Вайгач» в 1914—1915 гг.—Морской врач, 1915, № 11, (578—592), с портр.

Брейтфус, Л. Л. (К исследованию морского сибирского пути). Гидрографич. экспедиция Сев. лед. океана и меры к ее освобождению из вынужденной зимовки во льдах около Таймырского полуострова в 1914—1915 гг. — Зап. по Гидрогр., т. 39, вып. 1, СПб., 1915, (88—135), с рис. и карт. в т. и 1 карт. на отд. л.; то же, отд. отт. СПб., 1915, (48), с рис. и карт. в т. и 1 карт. на отд. л.

Брейтфус, Л. Л. Северные полярные экспедиции 1912 г. и их поиски.—Зап. по Гидрогр., т. 39, вып. 2, Пг., 1915, (279—322,) с рис. и карт. в т.

Григорьев, С. Северо-восточный проход.—Природа, 1915, № 12, (1558—1562).

Старокадомский, Л. Через Ледовитый океан из Владивостока, в Архангельск.—Морской Сборник, 1916, № 2 и 12, с 3 карт., 1 вкл. табл. и 1 табл. рис. на отд. л. и рис. в т.; то же, отд. отт. СПб., 1916, (72), с карт. 1 вкл. табл. и 1 табл. рис. на отд. л. и рис. в т.

Тржемесский, И. Экспедиция на «Эклипсе» для поисков экспедиции лейт. Брусилова и геолога Русанова. (Предварит. отчет).—Зап. по гидрогр., т. 40, Пг., 1916, (369—407), с рис. и карт. в т.; то же, отд. отт. Пг., 1916, (39), с рис. и карт. в т.

Тржемесский, И., д-р. Наблюдения д-ра Тржемесского на шхуне «Эклипс» в 1914—1915 гг. Пг., изд. Гл. гидрогр. упр., 1917, 40, (X+104), с 5 рис. в т. и 2 карт.

Аргольд, Э. По заветному пути. Воспоминания о полярных плаваниях и открытиях на ледоколах «Таймыр» и «Вайгач» в экспедициях 1910—1915 гг. М.-Л., ГИЗ, 1929, (196), с илл. и картой.

Экспедиция Института по изуч. Севера на Землю Франца-Иосифа и Северную Землю.—Бюллет. Арктич. инст., 1931, № 1—2, (4—6).

Н. П. Исследования Северной Земли.—Бюлл. Арктич. инст., 1931, № 9—10, (178—181).

Визе, В. Ю. К вопросу об островах в Северной части Карского моря.—Исследование морей, вып. 14, Л., изд. Гидролог. инст., 1931 (155—169).

НОВО-СИБИРСКИЕ ОСТРОВА

Бунге, А. А. Предварительный отчет об экспедиции на Ново-Сибирские острова.—Изв. Русск. геогр. общ., т. 23, СПб., 1887, (573—591).

Толль, Э. Экспедиция Академии Наук 1893 г. на Ново-Сибирские острова и побережье Ледовитого океана.—Изв. Русск. геогр. общ., т. 30, СПб., 1894, вып. 4, (435—451).

Отчеты о работах русской полярной экспедиции, находящейся под нач. бар. Толля. 1900—1904 гг.

Ч. I. Изв. Акад. Н., т. XV, СПб., 1901, № 4, (335—394), с 1 табл.

Ч. II. Там же, т. XV, СПб., 1902, № 5, (499—517).

Ч. III. Там же, т. XVI, СПб., 1902, № 5, (195—251), с 2 табл., рис. и 2 карт.

Ч. IV и V. Там же, т. XVIII, СПб., 1903, № 3, (65—94), с 4 табл. рис. и 1 карт.

Ч. VI. Там же, т. XX, СПб., 1904, № 2, (55—66), с 2 табл. и 1 карт.

Ч. VII—IX. Там же, т. XX, СПб., 1904, № 5, (149—194), с 2 табл., факсимиле документов и 1 карт.

Катин-Ярцев, В. На крайний Север. (В русской полярной экспедиции бар. Н. В. Толля).—Мир Божий, 1904, №№ 1—4, с портр. и картой.

Колчак, А. Последняя экспедиция на остров Беннета, снаряженная Академией Наук для поисков бар. Толля.—Изв. Русск. геогр. общ., т. 42, СПб., 1906, (481—519), с 2 табл. рис.

Пинегин, Н. В. В стране песцов. Л., из-во писателей, 1932, (246), илюстр. автора.

Описание организации геофиз. станции и зимовки на Ново-Сибирских о-вах.

Полярная геофизическая станция на острове Большом Ляховском. Ч. I. Организация и работа станции в 1927—1930 гг. Л., изд. Акад. Н. и Арктич. инст., 1932, (268), с 106 фиг. в т. и 5 карт. Ч. II. Работа на шхуне «Полярная звезда» в 1927—1928 г.г. Л., Изд. Акад. Н. и Арктич. инст., 1932, (249) с 39 фиг., 1 карт. и 1 схем.

ЭКСПЕДИЦИЯ ДЛЯ ПОИСКОВ ДЕ-ЛОНГА

Гильдер, У. Во льдах и снегах.—Историч. Вестн., 1885, №№ 1—5, 7 и 10, Прилож., (1—274), с 55 рис. в т. и 2 рис. на отд. л.

Гильдер, Уильям. Во льдах и снегах. Путешествие в санях через Сибирь для поисков экспедиции капитана Де-Лонга. Перев. с англ. под ред. Н. М. Федоровой. СПб., изд. И. И. Иванова, 1898, (IV + + 314 + 11), с рис. в т. и на отд. л.

Гильдер, Вильям Г. Гибель экспедиции «Жаннетты». Берлин, из-во С. Ефрон (166), 1 карта и рисунки.

ЭКСПЕДИЦИИ ФРИТЬОФА НАНСЕНА

Фритьоф Нансен. В. Г. Брёггера и Н. Рольфсона, со стихотворным введением Бьёрнстьерне-Бьернсона. СПб., изд. А. Ф. Девриена, (1896), (VIII+363+2 н.), со многими рис. в т. и 3 геогр. карт.

Нансен, Ф. Во мраке ночи и во льдах. Путешествие норвежской экспедиции на корабле «Фрам» к Северному полюсу. Полн. перев. со шведского и англ. яз. М. Вечеслова, под ред. Н. Березина. 2 ч. СПб., изд. О. Н. Поповой, 1897, ч. I, (337+2 н.), с 31 рис. на отд. л. и рис. в т.; ч. II, (2 н.+304), с 33 рис. на отд. л., рис. в т. и 3 карт.

Нансен, Ф. В стране льда и ночи. Перев. с норвежского А. М. Филиппова. Прилож. к журн. «Вестник иностр. лит.», 1897. 2 ч., СПб., 1897—1898, ч. I, (320), с рис. в т. и 3 карт.; ч. II, (353+1 н.), с 2 карт.

Нансен, Ф. Среди льдов и во мраке полярной ночи. Перев. А. А. Крубера под ред. Д. Н. Анучина. 2 т. М., 1897—1898, прилож. к журн. «Землеведение», т. I, М., 1897, (293), с портр. и рис. в т. и на отд. л. и 1 карт.; т. II, М., 1898, (201), с портр. и рис. в т. и на отд. л. и 2 карт.

Нансен, Ф. В страну будущего. Великий северный путь из Европы в Сибирь через Карское море. Перев. с норвежского А. и П. Ганзен. Пг., изд. К. И. Ксидо, 1915, (484+1 н.), с портр., 155 рис. и 3 карт.

Меч, Сергей. К Северному полюсу. Путешествия Нансена и Пири. М., 1924, (190).

Нансен, Ф. Среди тюленей и белых медведей. (Unter Robben und Eisbären). Перев. Е. К. Бродерсен. Л., изд. П. П. Сойкина, 1928, (72), с портр. и рис. в т.

ЭКСПЕДИЦИИ РУАЛА АМУНДСЕНА

Амундсен, Р. К северному магнитному полюсу и через северо-западный проход. СПб., 1908, (33), с фототип. и порт.—Изв. Русск. геогр. общ., т. 43, СПб., 1907.

Амундсен, Роальд. Завоевание Южного полюса. Норвежская экспедиция на «Фраме» 1910—1912 гг. Перев. Е. В. Александровой. М., «Новая Москва», 1924, (450+2 н.), с портр., рис. в т. и картой.

Амундсен, Руал. По воздуху до 88° северной широты. Авториз. перев. с рукописи М. А. и М. М. Дьяконовых. М.-Л., ГИЗ, 1926, (274+1 н.), с рис. и карт.

Амундсен, Р. На крыльях в страну безмолвия. Путешествие к Северному полюсу на аэроплане. Перев. под ред. и вступ. очерком Н. В. Пинегина. М.-Л., «Зиф», 1926, 16°, (61+1 н.), с рис. и картой в т.

Амундсен, (Р.) и Эльсворт. Перелет через Ледовитый океан. Авториз. перев. с рукописи М. А. и М. М. Дьяконовых. М.-Л., ГИЗ, 1927, (202), с 56 рис. и картой.

Амундсен, Роальд. Завоевание полюсов. Прилож. к журн. «Искры Науки». М., изд. «Гудок», 2-ое изд., 1928 (232), с портр., рис. и 1 вкл. картой.

Амундсен, Р. На корабле «Мод». Экспедиция вдоль северного побережья Азии. Сокращ. перев. с норвежск. А. Кондратьевой. Под ред. А. Лаврова. М.-Л., ГИЗ, 1929, (310), с 1 портр. и 1 карт.

Дмитриев, С. Н. Первый полет через Северный ледовитый океан из Европы в Америку. Полет Амундсена и Эльсворта. М., изд. Мириманов, 1929, (80), с илл. и портр.

Амундсен, Руал. Моя жизнь. Перев. с норвежского М. А. Дьяконова. Л., «Прибой», 1930, (204+1 н.), с 1 портр. и рис. в т.

ИССЛЕДОВАНИЕ БЕРЕГОВ И ОСТРОВОВ ЛЕДОВИТОГО МОРЯ НА ВОСТОК ДО БЕРИНГОВА ПРОЛИВА

Миллер, Г. Описание морских путешествий по Ледовитому и Восточному морю, с Российской стороны учиненных.—Сочинения и переводы, к пользе и увеселению служащие, 1758, т. VII (3—27; 99—120; 199—218; 299—334; 403—426); т. VIII, (9—34; 107—140; 211—250; 333—362; 425—450).

Сарычев, Г. Путешествие флота капитана Сарычева по северо-восточной части Сибири, Ледовитому морю и Восточному океану, в продолжение 8 лет при географической и астрономической морской экспедиции, бывшей под начальством флота капитана Биллингса, с 1775 по 1793 г. 2 ч. СПб., 1802, 4°, ч. I, (XX+187+2 н.); ч. II, (11+192+3 н.), с атласом 51 л.

Сарычев, Г. О плавании русских морских офицеров из рек Лены, Оби и Енисея, также и от города Архангельска к востоку по Ледовитому морю, с 1734 по 1742 год.—Зап. Гос. Адм. деп., ч. IV, СПб., 1820, (306—378).

Врангель, Ф. Историческое обозрение путешествий по Ледовитому океану, между Карским морем и Беринговым проливом, до 1820 г.—Сын Отеч., 1838, т. 4, отд. 3, (1—120).

Врангель, Ф. Путешествие по северным берегам Сибири и по Ледовитому морю, совершенное в 1820—1824 гг. экспедицией, состоявшей под нач. флота лейт. Фердинанда фон-Врангеля. 2 ч. и прибавление. СПб., 1841, ч. I, (1 н.+VI+356+3); ч. II, (300+5 н.), с 4 карт.; Прибавление, (145), с 5 л. рис.

Соколов, А. Опись берегов Ледовитого моря между рек Оленека и Индигирки и Северных островов лейт. Анжу 1821—1823 гг.—Зап. Гидрогр. д-та, ч. VII, СПб., 1849, (117—212).

Соколов, А. Берег Ледовитого моря между рек Оби и Оленека, по съемке 1734 по 1742 год. Записки лейт. Х. П. Лаптева и замечания других описателей.—Зап. Гидрогр. д-та, ч. IX, СПб., 1851, (1—74).

Толмачев, И. П. По Чукотскому побережью Ледовитого океана. Предварит. отчет начальника экспедиции по исслед. Ледовитого океана от устья Колымы до Берингова пролива, снаряженной в 1909 г. Отд. торг. мореп. М-ва торг. и пром. СПб., 1911, (117), с картой 11 табл. рис. и 1 карт. в т.

ОСТРОВ ВРАНГЕЛЯ

Бэр, К. М. Несколько слов по поводу новооткрытой Врангелевой Земли.—Изв. Русск. геогр. общ., т. 4, СПб., 1868, вып. 7, (333—349).

Гельмерсен, Л. К вопросу об открытии Врангелевой Земли.—Изв. Русск. геогр. общ., т. 12, СПб., 1876—1877, вып. 6, (455—487).

Евгенов, Н. Плавание корабля «Карлук» и его трагический конец.—Зап. по Гидрогр., т. 47, 1923, (289—305).

Шведе, Е. Остров Врангеля.—Морской Сборник, 1923, № 9, (I—XIV), с 1 карт.

Шокальский, Ю. М. Данные об острове Врангеля. — Изв. Русск. геогр. общ., т. 46, М., 1924, вып. 1, (162—165).

Давыдов, В. В поисках льда. Плавание канлодки «Красный Октябрь» на остров Врангеля. Со вступительной статьей Е. Шведе «История острова Врангеля». Л., Ред. изд. отд. Морск. вед., 1925, (31+1 н.), с рис. и карт. в т.

Красинский, Г. Д. На советском корабле в Ледовитом океане. (Гидрографич. экспедиция на остров Врангеля). М, Литиздат. НКИД, 1925, (76).

Красинский, Г. Д. Путь Севера. (Северные воздушные экспедиции 1927 и 1928 гг. Остров Врангеля и первый Ленский рейс). М., из-во «Осоавиахим», 1929, (159+1 н.), с 36 рис. в т.

Соколов, А. За ледяной стеной. (Остров Врангеля). М.-Л., «Молодая Гвардия», 1929, (108+3 н.), с 7 рис. и 3 карт.

Лухт, Э. и Н. Бобров. Год на острове Врангеля. (Северная воздушная экспедиция). М., «Работник Просвещения», 1929, (100), с рис. в т.

Лавров, А. Экспедиции СССР и САСШ по оказанию помощи «Ставрополю» и «Нанук».—Морской сборник, 1930, № 1, (57—65), с 1 рис. и карт.

Рихтер, Зинаида. (В). У белого пятна. Спасательная экспедиция ледореза «Литке» на острове Врангеля. М., из-во «Федерация», 1931, (238+2 н.), с 3 табл. илл., портр. и карт.

Рихтер, Зинаида. На «Литке» к острову Врангеля. Записки участника спасательной экспедиции. М., ОГИЗ, «Молодая Гвардия», 1931, 16°, (88), с рис. в т.

ЭКСПЕДИЦИЯ ВИТУСА БЕРИНГА

Берх, Василий. Первое морское путешествие россиян, предпринятое для решения географической задачи: соединяется ли Азия с Америкой?, и совершенное в 1727, 28 и 29 годах под начальством флота капитана I-го ранга Витуса Беринга. С присовокуплением краткого биографического сведения о капитане Беринге и бывших с ним офицеров. СПб., 1823, (126), с картой.

Полонский, А. С. Первая камчатская экспедиция Беринга 1725—1729 гг.—Зап. Гидрогр. д-та, VIII, СПб., 1850, (535—556).

Соколов, А. Северная экспедиция 1733—1743 года.—Зап. Гидрогр. д-та, IX, СПб., 1851, (100—469), с картами.

Путешествия и смерть Витуса Беринга. Рассказы о кораблекрушениях Перев. В. М. Строева. Т. I, СПб., 1854, 16°, (1—95). Библиотека путешествий, изд. А. А. Плюшара, т. VI.

Вахтин, В. Русские труженики моря. Первая морская экспедиция Беринга для решения вопроса, соединяется ли Азия с Америкой СПб., 1890, (11+12), с 4 табл. факсимиле.

Андреев, В. Документы по экспедиции кап.-командора Беринга в Америку в 1741 г.—Морской Сборник, 1893, № 5, ч. неоф., (1—16),с 2 карт.

Берг, Л. С. Известия о Беринговом проливе и его берегах до Беринга и Кука.—Зап. по гидрогр., XLIII (II), вып. 2, Пг., 1919, (79—141), с 10 табл. карт. в т. и на отд. л.

Берг, Л. С. Открытие Камчатки и камчатские экспедиции Беринга. М.-Л., ГИЗ, 1924, (246+2 н.), с 26 рис. и карт. в т. и на отд. л.

РОССИЙСКО-АМЕРИКАНСКИЕ ВЛАДЕНИЯ И КРУГОСВЕТНЫЕ ПЛАВАНИЯ К ИХ БЕРЕГАМ

[Шелехов, Гр.]. Российского купца... Григория Шелехова первое странствие с 1783 по 1787 год из Охотска по Восточному океану к Американским берегам, и возвращение его в Россию. СПб., 1793, (172).

[Он же]. Продолжение странствия по Восточному океану и Американским берегам в 1788 году. С обстоятельным уведомлением об открытии новообретенных им островов. СПб., 1793, (95), с картою.

Путешествие в Северный Тихий океан, по повелению короля Георгия III, предпринятое для определения положения западных берегов Северной Америки, расстояние оной от Азии и возможности северного прохода из Тихого в Атлантический океан; под начальством капитанов Кука, Клерка и Гора на судах «Резолюция» и «Дискавери» в продолжение 1776—1780 годов. С английского на российский язык... преложил Г. Л. Голенищев-Кутузов. 2 ч. Изд. Акад. Н., 1805—1810, 4°; ч. I, 1805, (XIV+300), с 5 карт.; ч. II, 1810, (VIII+ +209), с 5 карт.

Путешествие вокруг света в 1803, 1804, 1805 и 1806 годах... на кораблях «Надежде» и «Неве», под начальством флота кап.-лейт., ныне капитана 2-го ранга Крузенштерна, Гос. Адмиралтейского департамента и И. Акад. Наук члена. 3 ч. СПб., 1809—1812, 4°; ч I, (XXV+388); ч. II, (471); ч. III, (IV+451), с атласом gr. Fol. 110 листов.

Путешествие вокруг света в 1803, 1804, 1805 и 1806 гг. на корабле «Неве», под начальством флота кап.-лейт., ныне кап. 1-го ранга и кавалера Юрия Лисянского. 2 ч. СПб., 1812, ч. I, (1 н.+IX+246+IV); ч. II, (335+111+ 1 н.), с атласом 14 л.

Путешествие Г. Шелехова с 1783 по 1790 год из Охотска по восточному океану к Американским берегам, и возвращение его в Россию с обстоятельным уведомлением об открытии новообретенных им

островов Кыктака и Афагняка. 2 ч. СПб., 1812, 16°; ч. I, (172), с рис.; ч. II, (90).

Сокращенные записки флота кап.-лейт. (ныне кап. 1-го ранга) Головнина о плавании его на шлюпе «Диана», для описи Курильских островов в 1811 году. СПб., 1819, 4°, (146), с 3 карт.

Путешествие вокруг света. . . ., совершенное на военном шлюпе «Камчатка» в 1817, 1818 и 1819 годах флота капитаном Головниным. 2 ч. СПб., 1822, 4°; ч. I, (6 н.+512+XIV), с 2 табл.; ч. II, (6 н.+205+1 н.+ +CXXVIII), с 7 карт., 7 л. видов и 1 л. чертежей.

Берх, Василий. Хронологическая история открытия Алеутских островов или подвиги российского купечества. С присовокуплением исторического известия о меховой торговле. СПб., 1823, (III+169) с 4 л. табл. и картою.

Путешествие в Южный океан и Берингов пролив для отыскания северовосточного морского прохода, предпринятое в 1815, 1816, 1817 и 1818 годах на корабле «Рюрике» под начальством флота лейт. Коцебу. 3 ч. СПб., 1821—1823, ч. I, (CLXXXXII+168); ч. II, (346); ч. III, (438+2 н.), с порт., 10 раскраш. рис., 2 черт. и атласом карт 21 л. in fol.

Путешествие вокруг света, совершенное на военном шлюпе «Сенявин» в 1826, 1827, 1828, 1829 годах флота капитаном Федором Литке. Отделение историческое. Ч. I—III. СПб., 1834—1836; ч. I, 1834; (294+1 н.), с 1 табл. и 1 черт.; ч. II, 1835, (282+3 н.), с 4 черт. ч. III, содержащая сочинения естество-испытателей, составленная Александром Постельсом, 1836 (IX+270+4 н.), с 25 геогностическими видами, с атласом 51 л.

Той же книги: Отделение мореходное. СПб., 1835, 4° (VI+X+356), с 9 л. карт., 6 л. видов и атласом 34 л.

Изображение и описание морских растений, собранных в Северном и Тихом океане у берегов Российских владений в Азии и Америке, в путешествие вокруг света под командою флота капитана Федора Литке. Изданные Александром Постельсом и Францем Рупрехтом, СПб., 1840, gr. fol., (VI+28+2), (IV+22+2), с 1+40 табл. рис.

Вениаминов, И. Записки об островах Уналашкинского отдела. 3 ч. СПб., изд. Росс.-Америк. комп., 1840; ч. I, (IX+364); ч. II, (409+3 н.), с 8 табл.; ч. III, (134+1 н.).

Пешеходная опись части русских владений в Америке, произведенная лейт. Л. Загоскиным в 1842—1843 и 1844 гг. 2 ч. СПб., 1847—1848, (182+120+43), с меркаторскою картою.

Экспедиция к Алеутским островам капитанов Креницына и Левашова, 1764—1769 гг.—Зап. Гидрогр. д-та, ч. X, СПб., 1852, (70—104).

Тебеньков, М. Атлас северозападных берегов Америки от Берингова пролива до мыса Корриэнтес и островов Алеутских, с присовокуплением некоторых мест северовосточного берега Азии. СПб., 1852.

Тебеньков М. Гидрографические замечания к атласу северозападных берегов Америки, островов Алеутских и некоторых других мест, северного Тихого океана. СПб., 1852.

Матерьялы для истории русских заселений по берегам Восточного океана. 4 вып. Прилож. к «Морск. Сборнику» за 1861, №№ 1—4.

Вып. 1, СПб., 1861, (1 н.+126). Содержание: Предписание морского министра кап. 2-го ранга Головнину и отношение к сибирскому губернатору (1817 г.) и др. офиц. бумаги (1815—1817 гг.). Записка из дел канцелярии охотского портового н-ка о притеснении алеутов служащими Рос.-Амер. компании. Записка о состоянии Р.-А. компании в 1818 г. Записка кап. Головнина о состоянии алеутов в селениях компании.

Вып. 2, СПб., 1861, (1 н.+130). Содержание: Замечания В. М. Головнина о Камчатке и Русской Америке в 1809, 1810 и 1811 годах.

Вып. 3, СПб., 1861, (174+2). Содержание: Записка К. Хлебникова об Америке.

Вып. 4, СПб., 1861, (1 н.+240), с 3 табл. Содержание: Извлечение из описания путешествий русских и иностранных мореплавателей и других сочинений.

Головнин, кап.-лейт. Обзор русских колоний в Сев. Америке.—Морской Сборник, 1862, № 1, неоф., (19—192). По поводу этой статьи, см.: там же, №№ 2, 3 и 5.

Тихменев, П. Историческое обозрение образования Российско-Американской компании и действий ее до настоящего времени. 2 ч. СПб., 1861—1863: ч. I, (386+66), с картой; ч. II, (388+79+292+X), с 3 карт., 3 порт. и 1 вид. По поводу этой книги см.: статьи в «Морском Сборнике», 1864, №№ 2, 3, 6, 7. 8 и 12.

Отчет по управлению Российско-Американскими колониями с 1859—1864 г. Кап. 1-го ранга Фурунгельма. СПб., 1864, (63).

Доклад комитета об устройстве русских и американских колоний. Ч. I. СПб., 1864, (VI+613), с ведомостями и таблицами.

Отчет по обозрению Российско-американских колоний д. с. с. Костливцева. Права и привиллегии Р.-А. комп. в отношении собственно края, управлению и попечению ее вверенному; обязанности компании в отношении к правительству и краю, управлению и попечению ее вверенному. Права и привиллегии Р.-А. комп. в отношении народонаселения колоний. Обязанности комп. в отношении народонаселения в колониях. О промышленности (промысел пушной, морских зверей. рыб и птиц; ледяной, каменного угля, минералов и лесной промыслы). О торговле внутренней и внешней. Торговые и денежные обороты (1—267). Обзор русских колоний в Северной Америке, кап. 2-го ранга Головина (268—613). Приложения к отчетам д. с. с. Костливцева и кап. 2-го ранга Головина (XX ведомостей с таблицами).

Оглоблин, Н. Н. Путевые заметки морехода И. М. Соловьева. 1770—1775 гг. Эпизод из истории русских открытий в Восточном океане. Русс. Стар., 1892, № 9, (745—762); № 10, (183—214). То же, отд. отт.

АНТАРКТИКА

Двукратные изыскания в Южном Ледовитом океане и плавание вокруг света в продолжение 1819, 1820 и 1821 годов, совершенные на шлюпах «Востоке» и «Мирном», под нач. кап. Беллинсгаузена, командира шлюпа «Восток». Шлюпом «Мирным» начальствовал лейт. Лазарев. СПб, 1831, 8°, (VI+397+326), с атласом 64 л.

Григорьев, С. Вокруг Южного полюса. М., 1906, (132), с 3 карт. на отд. л. и многими рис. в т. То же, изд. 2-е пересм. и дополн. 1915, (198), с карт. и рис. в т. и 1 табл. рис. впереди текста.

К Южному полюсу. Английская экспедиция к Южному полюсу под нач. лейт. Шекльтона 1907—1909 гг. Перев. с франц. Н. С. Александрова, под ред. А. И. Колмогорова. М., 1911, (162+12), с рис.

Скотт, Р. Дневник капитана Р. Скотта. Перев. с англ. З. А. Рагозиной. Пг., из-во «Прометей», (Б. г.), (416+V), с илл.

Амундсен, Роальд. Завоевание Южного полюса. Норвежская экспедиция на «Фраме» 1910—1912 гг. Перев. Е. В. Александровой. [М.], «Новая Москва», 1924, (450+2 н.), с портр. рис. в т. и картой.

Клокова, М. В. В 31-й миле от Южного полюса (Путешествие Шекльтона). Изд. 3-е, под ред. и с пред. проф. С. Г. Григорьева (30).

Григорьев, С. Г., проф. Шестая часть света. (Антарктика). М.-Л., «Земля и Фабрика», 1925, (174), с картою и 12 рис. в т.

Шокальский, Ю. Столетие со времени отправления Русской антарктической экспедиции под командою Ф. Беллинсгаузена и М. Лазарева 4 июля 1819 г. из Кронштадта.—Изв. Гос. Русск. геогр. общ LX, вып. 11, 1928, (175—212).

Бэрд, Р. Завоевание Антарктики по воздуху. Перев. с англ. Ф. М. и В. Я. Ратгауза и Т. Животовского. ОГИЗ, «Молодая Гвардия», 1931, 16°, (108+4 н.), с рис. в т.

Дьяконов, М. А. К двадцатой годовщине открытия Южного полюса Амундсеном (14 дек. 1911—14 дек. 1931). — Морской Сборник, Л., 1932, № 1, (107—113).

СОДЕРЖАНИЕ

Предисловие . . . . . .
I. Ранняя история полярных путешествий . . . . . .
II. Плавания норвежских викингов . . . . . .
III. Сведения о первых русских мореходах . . . . . .
IV. Полярные путешествия в средние века . . . . . .
V. Поиски восточного пути в Индию . . . . . .
VI. Экспедиции конца XVI века. Баренц . . . . . .
VII. Плавания Гудзона и его гибель . . . . . .
VIII. Китоловный промысел и его значение для географии . .
IX. Плавания у русских северных берегов в XVII веке . . .
X. Великая северная экспедиция Беринга . . . . . .
XI Плавания русских мореходов в XVIII столетии . . . . .
XII. Американские и европейские экспедиции конца XVIII столетия . . . . . .
XIII. Русские экспедиции XIX века в восточные воды . . . .
XIV. Исследование Новой Земли . . . . . .
XV. Открытие Земли Франца-Иосифа . . . . . .
XVI. Путешествие Норденшельда на „Веге“ и экспедиция Де-Лонга 1
XVII. Фритьоф Нансен 1
XVIII. Экспедиции первой половины XIX века и поиски Франклина 1
XIX. Плавание Амундсена на судне „Йоа“ 1
XX. Экспедиции XIX и XX столетий к Северному полюсу и достижение его 1
XXI. 40 000 *км* по северным берегам — экспедиция Расмуссена . 1
XXII. Два плавания северовосточным путем в XX столетии . . 1
XXIII. По воздуху до 88° 1
XXIV. Полет „Орла“ и гибель экспедиции Андрэ 1
XXV. Трансполярный перелет Амундсена в 1926 году 1
XXVI. Гибель „Италии“ и поход „Красина“ 1
XXVII. Полет цеппелина „LZ — 127“ и плавание „Наутилуса“ . . 1
XXVIII. Поход „Сибирякова“ 1
XXIX. Исследование Антарктики 1
Заключение 1
Библиографический указатель 1

Издание Всесоюзного Арктического Института. Тираж 10000 эк
Редактор *В. Ю. Визе.* Технич. редактор *М. П. Орловска*
Книга сдана в набор 9/IX 1932 г. Подписана к печати 26/V 1933
Бумага печ. 82×110$^{1}/_{32}$ Печатных листов 1
Печатных знаков в листе 44 000.
Заказ № 370 Ленинградский Горлит № 1177

Карта ар ческой области с указанием маршрутов главнейших экспедиций

КГ
Д93
Л